

Interface tour-approche : rebond nécessaire !

Au menu du groupe de travail permanent pour les groupes F et G (GTP F&G) du 24 juin 2022, le point sur l'interface entre la tour et l'approche devait occuper une place de choix tant le sujet est scruté.

En ce sens, l'arrêt de l'expérimentation entre le terrain de Grenoble Isère et l'approche de Lyon est une déception claire. Un rebond à travers le travail réglementaire sur la consigne d'exploitation d'IRMA s'impose désormais.

No go de la DO sur l'expérimentation Grenoble/Lyon : pourquoi ?

Une première expérimentation entre le terrain de Béziers et l'approche de Montpellier avait avorté malgré une préparation initiée par la DO après la signature du Protocole 2016. Le projet s'était enlisé dans les subdivisions de l'organisme de Montpellier qui ne pouvaient faire face à la charge courante de travail. Puis la remontée de trafic dans une des seules approches qui a conservé un trafic constant pendant la période COVID avait fini de l'achever. Contrairement aux insinuations du syndicat majoritaire dans le corps TSEEAC, ce n'est donc pas le SNCTA qui avait eu la peau de cette expérimentation : bien au contraire, c'est le SNCTA (et FO) qui avaient insisté pour en relancer une seconde dans un contexte compliqué par la valse des animateurs du GTP.

En octobre 2001, le choix de la DO s'est porté sur le SNA Centre-est et sur le couple Isère/Lyon avec un objectif affiché de gains opérationnels. Le SNA a bien produit une forme d'étude d'opportunités à travers l'étude de divers « use cases » (optimisation de la

cadence de 2 IFR à l'arrivée, de la séparation de 2 IFR au départ, de la gestion VPT/MVL, etc.). Il a aussi étudié les prérequis techniques de l'expérimentation avec en l'espèce, les études de qualifications des images radar conduites par GEMINI (Groupe d'Étude des MINIma de séparation).

Le plan de charge de GEMINI étant qualifié de « très lourd », celui des services techniques étant percuté par les travaux sur 4-Flight et les études de ce type devant être refaites périodiquement, le rapport coût-bénéfice de l'opération est jugé trop faible par la DO qui ne souhaite pas aller plus avant.

Sécuriser les pratiques !

Il n'en reste pas moins que le message envoyé par cet abandon, tant aux contrôleurs d'aérodrome qu'aux approcheurs, n'est pas bon : les pratiques actuelles, qui permettent d'outrepasser le sacro-saint « un IFR à la fois dans une CTR » pour éviter attentes au départ et *stacks* à l'arrivée, doivent être sécurisées. Personne ne peut en rester là si on veut conserver un bon niveau de service sur les terrains des groupes F et G.

Même si l'expérimentation n'aura pas lieu, la DO s'engage dans ce GTP à revoir la consigne 648, datant de 2005, concernant l'exploitation de l'image IRMA. Faut-il rappeler qu'elle se montre plus contraignante que le règlement EU 2017/373 en interdisant l'établissement de séparations spécifiques au départ et le maintien de séparation entre arrivées successives sur la même approche finale. Le SNCTA voit dans ce toilettage une opportunité d'officialiser ce qui se fait partout entre approches et tours sans empiéter sur la mention APP et souhaite ENFIN avancer efficacement sur ce dossier.

Le SNCTA échange, travaille, défend, propose, résout des dossiers individuels et joue un rôle moteur dans les instances traitant du contrôle aérien dans son entier. Il connaît l'importance de ce dossier délicat de l'interface tour/approche et regrette la décision unilatérale de la DO.