



CONFLITS DANS L'AIR

Bureau régional
Grand-Ouest

Quand le comité innovation épaissit le brouillard...

Comme la plupart des approches des groupes B et C, Bordeaux Mérignac ne bénéficie pas d'A-SMGCS. Un projet de visualisation sol pour la plateforme a été développé sur leur temps libre par des agents de différents services du SNA SO : l'idée consistait à profiter du flux d'une antenne ADS-B installée sur le toit de la tour de contrôle pour l'afficher sur un écran IRMA.

Un choix technique à coût modéré

L'utilisation d'une antenne ADS-B *in situ* et d'un écran IRMA dédié permettait à la fois de rester dans des coûts très modérés (autour de trente mille euros) au regard du coût d'un radar sol classique (autour d'une dizaine de millions d'euros) et de profiter de matériels certifiés par la DGAC. Si l'expérimentation à Bordeaux était concluante, la DSNA pourrait l'installer dans d'autres approches.

Pour ne pas aller trop vite, l'équipe projet avait prévu de se limiter à l'utilisation qu'en font les approches, celles de Toulouse et de Marseille par exemple, qui disposent d'une visualisation imparfaite produite par leur radar sol. Il s'agissait donc de se contenter de ne faire avec cet outil que de la surveillance : pas de guidage, pas de séparations entre aéronefs ou entre aéronefs et véhicules. De la même façon, le but était de ne mettre en place que les méthodes de travail déjà appliquées sans chercher à en créer de nouvelles.

Le couperet incompréhensible du comité innovation

Le 6 décembre dernier, concomitamment à une « belle » matinée de LVP à Bordeaux, l'équipe projet a été auditionnée officiellement par le comité innovation de la DSNA qui valide ou invalide des projets développés en interne. Énorme déception, le verdict, motivé par des risques FH induits, a été sans appel : les contrôleurs bordelais ne seront même pas autorisés à expérimenter l'A-SMGCS « *light* » développé depuis des mois. Abrupte et incompréhensible fin de l'histoire...

Au-delà du fait qu'il semble hélas évident que la question paraissait déjà tranchée avant la présentation du projet, le SNCTA déplore que des propositions innovantes soient écartées alors qu'elles pourraient être des « *quick wins* » opérationnels. Certains projets, développés et testés par des contrôleurs aidés sur la partie technique, améliorent tous les jours la sécurité des vols, la boucle de rattrapage au CRNA SO par exemple.

Le SNCTA déplore l'avis rendu et demande à ce que l'expérimentation se déroule comme prévu au printemps. Le comité innovation aura alors tout loisir de se prononcer sur la base des conclusions de l'expérimentation.

En attendant, le besoin existe toujours, en particulier à cette période de l'année souvent sujette aux mauvaises conditions météorologiques.

Alors qu'en 2023, n'importe qui peut suivre un vol jusqu'à son parking *via* des applications bien connues, un contrôleur aérien de tour n'a, lui, à sa disposition que des bouts de papier pour essayer de recréer la représentation d'une situation qu'il ne peut confirmer par mauvaise visibilité.

Cette situation est anachronique et intolérable !