

Squawk 7700

L'année 2020 vient de se terminer et pour Montpellier, contrairement à bon nombre de centres, le trafic est loin d'avoir faibli. 2021 sera une année charnière dans l'histoire de Montpellier et les rendez-vous ne devront pas être manqués.

Un trafic en forte hausse...

Depuis la sortie du confinement du printemps 2020, le trafic montpelliérain n'a cessé de croître. Même avec une aviation commerciale à la peine, des records de trafic ont été battus plusieurs fois dans l'été. Les écoles de pilotage basées au sein de l'OCM (Organisme de Contrôle de Montpellier, qui regroupe Nîmes, Béziers, Perpignan et Montpellier) ont non seulement dû rattraper le temps de formation pratique perdu pendant le confinement mais en plus ont augmenté significativement le nombre de pilotes formés sur leurs sites grâce à la signature de contrats records.

L'ESMA notamment, a fermé ses sites anglais et espagnols et a rapatrié toutes ses formations à Montpellier triplant son nombre d'avions basés pour le porter à 37. Aéropyrénées quant à elle, base 27 avions à Perpignan, l'ENAC et AéroFutur en basent une douzaine chacune.

... et un désengagement d'Istres

De plus, nos voisins de la Défense basés à Istres, qui d'habitude gèrent l'approche de Nîmes en journée, ne peuvent plus activer leurs espaces que de temps en temps, laissant à Montpellier le soin de s'en occuper H24. En effet, des problèmes qui leurs sont propres ne leur permettent plus d'assurer les services qu'ils rendaient de manière nominale au-dessus de Nîmes. L'activité CER normalement gérée dans les CTA d'Istres se retrouve elle aussi contrainte, cependant les intérêts industriels d'importance nationale poussent la DSNA à accepter des arrangements rocambolesques trop éloignées de nos contraintes opérationnelles.

Montpellier a donc désormais la charge de quatre approches de manière quasi-permanente, avec le surplus de trafic occasionné.

Des contraintes opposées

Dès le mois de Juin 2020, les contrôleurs de Montpellier ont été contraints de reprendre leur tour de service nominal sous la pression du trafic et ce malgré les contraintes sanitaires.

Le centre ouvre actuellement toutes les positions qu'il peut ouvrir, et pourtant, elles ne suffisent plus à écouler le trafic auquel l'OCM doit faire face.

L'effectif opérationnel est également bien inférieur à ce qu'il devrait être. Pour un BO affiché à 50, seuls 42 contrôleurs étaient affectés en équipe l'été dernier.

Ainsi, les contrôleurs à Montpellier ont dû faire face simultanément à 3 contraintes qui n'étaient pas compatibles entre elles: d'un côté, le trafic en forte croissance et un espace à gérer de plus en plus important et de l'autre, un effectif affecté en équipe trop faible.

Une démarche collaborative a alors été testée mi 2020 avec les principaux usagers de nos espaces afin de lisser le trafic et de s'assurer que chaque once de capacité disponible serait utilisée au mieux. La démarche menée au niveau SNA n'a pas réellement porté ses fruits, dans la mesure où les usagers ne se sont inscrits dans cette démarche qu'à reculons. Malgré de nombreuses concertations avec les usagers, notamment les écoles, les bénéfices amenés par cette démarche chronophage pour nos détachés ne leurs semblaient pas suffisants face à la contrainte de planification supplémentaire qu'elle imposait.

Des secteurs qui débordent

Les Chefs de Tour n'arrivent aujourd'hui plus en tactique à limiter le trafic. Les plans de vol IFR des entraînements ne sont déposés qu'au dernier moment et les heures de vol en aéroclub sont difficilement programmables.

La régulation via la CFMU n'est pas adaptée à cette typologie de trafic, évoluant en IFR pour une durée indéterminée et ayant des terrains de départ et de destination situés dans un même secteur de contrôle.

De plus, de part sa météo clémente, la côte méditerranéenne attire de nombreux vols VFR, alors que l'unique secteur information de vol n'est pas toujours armable. Cela cause systématiquement soit une surcharge de la fréquence si les fréquences sont regroupées sur la

position approche, soit des incursions d'espaces D sans contact si les fréquences sont branchées sur le RAIZ.

Les secteurs sont quotidiennement saturés avec des taux d'occupation de fréquence dépassant les 80% et le trafic commercial, bien qu'actuellement à la peine, montre de belles ambitions pour l'aéroport de Montpellier.

En effet, Transavia, suite à son implantation à Montpellier en 2020, confirme ses intentions en annonçant déjà de nouvelles lignes pour 2021, souvent à des horaires où le service de contrôle n'est pas dimensionné pour cela.

Ceci inquiète fortement les contrôleurs qui font déjà face à un trafic record.

Si le SNCTA se réjouit du développement de la plateforme, nous appelons à une collaboration étroite entre l'exploitant et les services de la Navigation Aérienne.

Un plan de transformation nécessaire

L'évolution actuelle du trafic ne peut plus être absorbée par l'OCM dans sa configuration actuelle. Les personnels du centre, toujours prêts à évoluer, en sont conscients. Ainsi, même si un nouveau tour de service est actuellement en cours d'élaboration, ce seul changement ne suffira pas à revenir vers un niveau acceptable.

Nous demandons donc à la Direction des Opérations, une réelle prise de conscience de la nature si particulière du trafic de l'OCM, avec le lancement d'une étude afin de mettre en place une stratégie pour le court, le moyen et le long terme. Cette stratégie devra s'articuler autour de plusieurs axes.

Un travail sur la sectorisation est nécessaire afin d'améliorer le dispositif CA actuel. En effet, les secteurs "LOC" de Montpellier gèrent non seulement la circulation d'aérodrome mais aussi une partie d'espace de Classe G aux abords de la CTR. Cette portion de SIV ne peut être gérée par une position de contrôle située en salle IFR, car les interactions avec les LOC sont trop nombreuses et les secteurs concernés étant des secteurs privilégiés pour les exercices de maniabilité des vols d'entraînement au départ et à destination de Montpellier. Aussi, si la gestion de cet espace G devait être déportée sur un autre secteur, celui-ci devra être opéré depuis la vigie. Ce secteur sera chargé de la protection des LOC vis-à-vis des trafics VFR évoluant à la périphérie. L'armement d'un secteur "SIV LOC" pourrait se faire depuis la position de repli de l'approche en vigie, position disponible car non armée en journée.

L'étude d'un nouveau schéma d'armement est d'ores et déjà nécessaire afin de pouvoir non seulement armer cette nouvelle position, mais aussi assurer une offre de contrôle cohérente avec les besoins nouveaux de l'exploitant induits par l'implantation de Transavia notamment en soirée. Une nouvelle compagnie basée pourrait être annoncée sous peu.

Ce nouveau schéma d'armement débouchant sur un effectif de référence plus important, il faudra élaborer un plan d'affectation afin de donner visibilité et espoir aux contrôleurs ainsi qu'aux usagers et définir les modalités de montée en puissance de l'offre de contrôle de l'organisme.

Par ailleurs, nous l'avons déjà appelé de nos vœux, mais il semble désormais nécessaire qu'une étroite collaboration ait lieu entre tous les usagers de la plateforme, le gestionnaire et les services de la navigation aérienne. Ainsi, des outils de type CDM nous semblent nécessaires afin de réguler la charge secteur tout en donnant aux usagers une vision fine et dynamique de notre capacité de contrôle leur permettant d'adapter leur programme et donc de lisser la demande.

L'objectif de court terme doit être de ramener la sérénité nécessaire au travail de sécurité que fournissent chaque jour les contrôleurs. L'ignorer serait une faute qui pourrait avoir de lourdes répercussions.

L'objectif de long terme devra être ambitieux. Il devra préparer l'avenir en tenant compte des délais nécessaires à sa réalisation. Les contrôleurs de Montpellier sauront être pro-actifs et auront à cœur de travailler en ce sens.

Le moyen terme devra être la mise en musique de ces deux objectifs, mais ne sera probablement pas un long fleuve tranquille.

L'année 2021 sera cruciale pour Montpellier et nous devons d'ores-et-déjà poser la première pierre de la transformation de l'OCM.

Monsieur le Directeur des Opérations, les contrôleurs de Montpellier comptent sur vous. Ne les oubliez pas.