

Point 5 : reprise du contrôle d'approche de Perpignan par Montpellier

1. Scénarii à l'étude

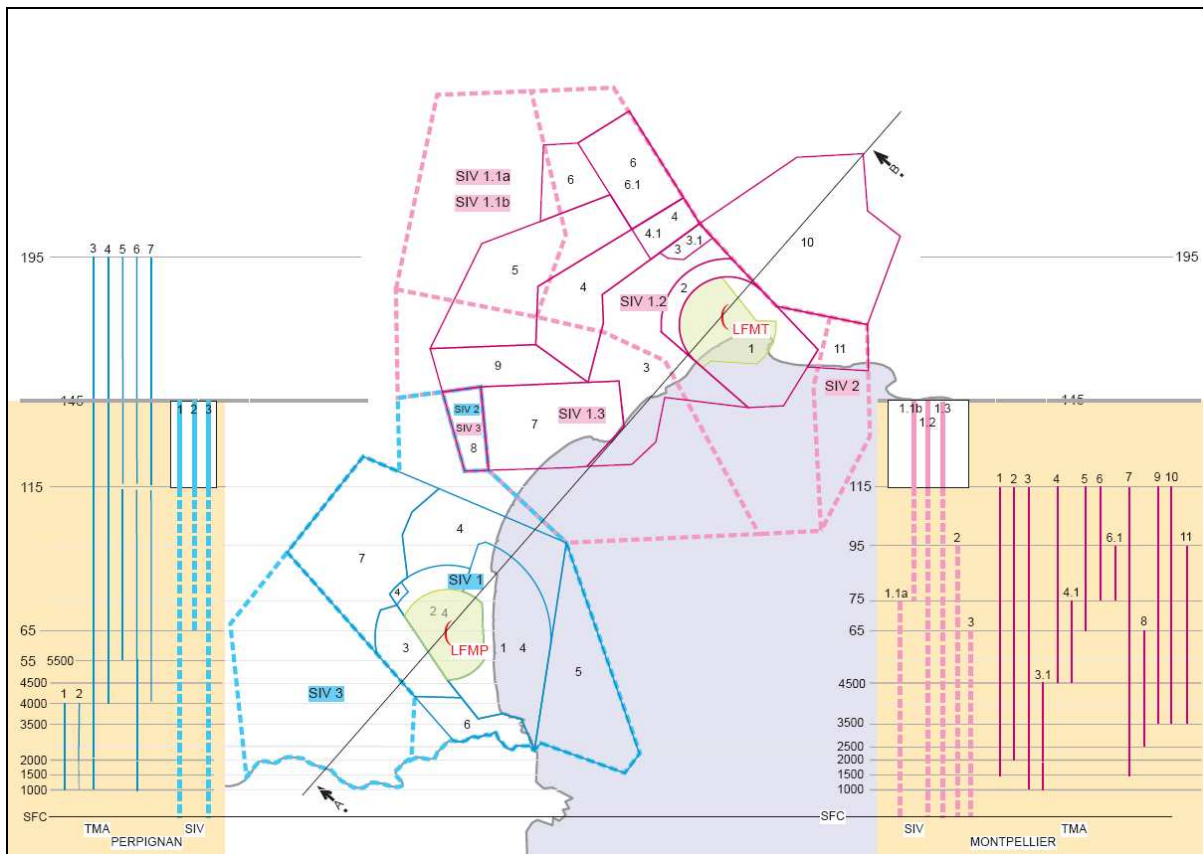
Lors du CTP DO du 09 mars 2010 ont été présentés quatre scénarios d'évolution pour Perpignan. Cette présentation résulte des études menées par la chef du SNA/SSE à l'été 2009 concernant l'évolution des espaces du SNA/SSE, dans le cadre d'un mandat que lui avait confié la DO suite à une recommandation du CTP DSNA. Le CTP DO a décidé de retenir deux scénarii pour complément d'analyse avant que la Direction de la DO ne rende son arbitrage, à échéance de mi-avril 2010.

Les deux scénarii à l'étude sont les suivants :

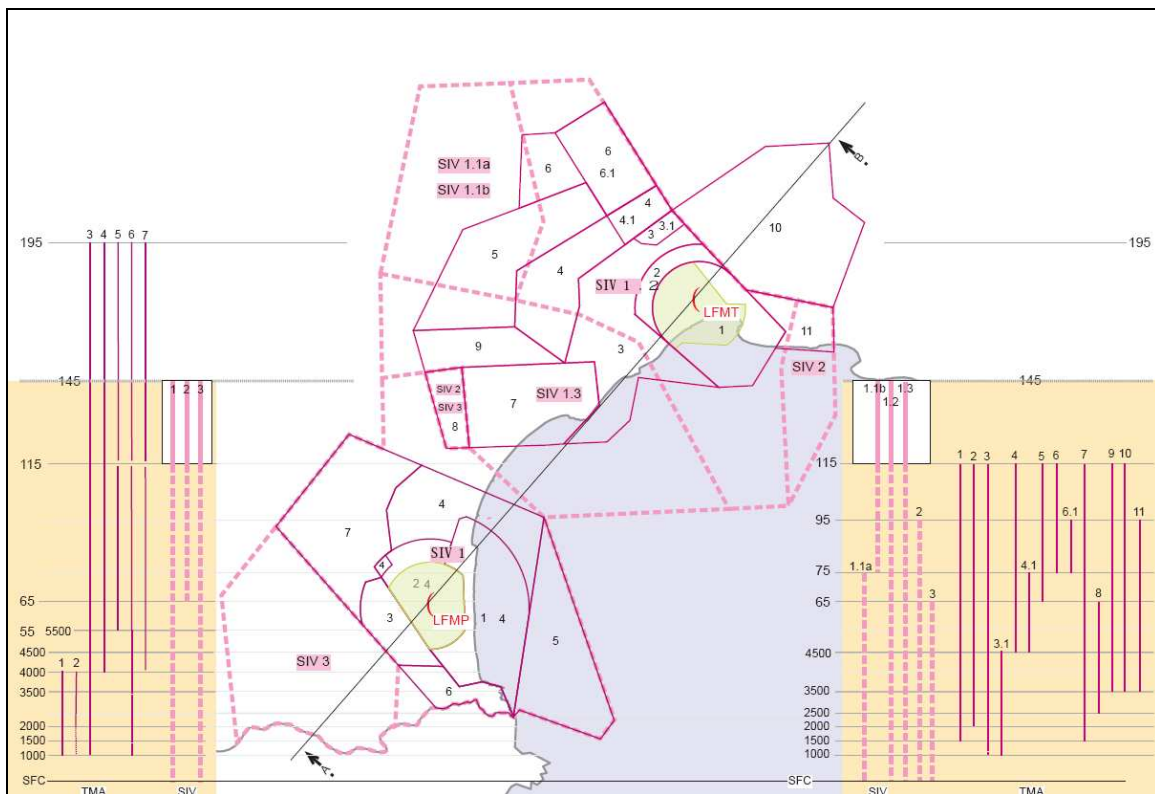
- a. Extension du SIV Perpignan au FL145, maintien de l'approche de Perpignan de jour et reprise de l'approche la nuit par Montpellier
- b. Reprise de l'approche de Perpignan par Montpellier H24 et extension du SIV Montpellier au FL145 sur l'ensemble du périmètre géographique actuellement couvert par les SIV Montpellier et Perpignan.

Les espaces géographiques concernés sont les suivants :

Scénario a :



Scénario b :



2. Analyse comparative

L'évaluation comparative des impacts CA, techniques, et ressources humaines en regard des objectifs de sécurité, d'environnement, de capacité et d'efficacité économique doit permettre de recommander la mise en œuvre de l'un des deux scénarii présentés ci avant. Ainsi, les évolutions préconisées pour Perpignan s'inscrivent dans le cadre plus global de la stratégie d'évolution des espaces inférieurs portée par la DSNA.

Un travail conjoint entre DO/EC et le SNA/SSE a été mené afin d'approfondir l'analyse comparative des scénarii a et b. Les éléments d'analyse sont présentés ci-après.

2.1. Impacts CA

Les deux scénarios permettent une simplification de l'interface au FL145 vis-à-vis du CRNA/SE mais induisent une prise en compte par Montpellier ou Perpignan des arrivées à destination de Gérone (livrées actuellement au FL120 à la frontière). Le flux d'arrivées Gérone est estimé de 17 à 20 vols / jour.

Le scénario **b** possède cependant plusieurs avantages que n'offre pas le scénario **a** car :

- Il évite les flip / flop jour / nuit pour la gestion des espaces de Perpignan,
- Il simplifie les espaces et la gestion du trafic à l'interface entre Perpignan et Montpellier (zone SIV2 Perpignan et SIV3 Montpellier),
- Il permettra, à terme, d'envisager une refonte globale du dispositif circulation aérienne de Montpellier.

2.2. Impacts sur les méthodes de travail et la formation

Les deux scénarii imposent une formation des contrôleurs de Montpellier aux espaces et procédures de Perpignan.

Le scénario **b** possède plusieurs avantages par rapport au scénario **a** puisque :

- Il permet la mise en œuvre de méthodes de travail d'approche centrale globales et systématiques à Montpellier pour la gestion des approches satellites de Perpignan, Béziers, Nîmes,
- Il permet d'asseoir la formation et le maintien de compétence des contrôleurs d'approche sur un trafic plus conséquent.

2.3. Impacts techniques

Le scénario **a** nécessite la mise en œuvre d'une liaison téléphonique de Montpellier vers Barcelone pour traiter des arrivées vers Gérone, en sus de celle actuellement en place à Perpignan.

La mise en œuvre du scénario **b** :

- Permet d'offrir les services de MSAW et APW dans les espaces de Perpignan sans matériel supplémentaire,
- Nécessite la création d'une ligne téléphonique supplémentaire uniquement pour le déport radio, car la liaison téléphonique actuelle entre Perpignan et Barcelone serait transférée à Montpellier,
- Nécessite l'équipement d'une position SIV à Montpellier,
- Nécessite l'implantation d'écrans de grande taille sur les positions de contrôle tels que ceux mis place dans le cadre de l'extension du SIV Mende, compte tenu de l'étendue géographique N/S de l'approche de Montpellier.

2.4. Impacts sur les moyens humains

L'impact sur le BO de la reprise entre le FL115 et le FL145 (flux Gérone) reste à consolider quel que soit le scénario retenu. Le rapport de l'étude menée en 2009 par la chef du SNA SSE estimait les BO de la manière suivante. Pour le scénario a : maintien du BO de Perpignan et augmentation de 2 du BO de Montpellier, et pour le scénario b : -5 pour le BO de Perpignan (où le contrôle d'aérodrome serait à terme assuré par des TSEEAC) et +6 pour le BO de Montpellier. Une réflexion a été menée conjointement par le département 1 de la DO et le SNA SSE afin de consolider ces hypothèses. Ce travail sur les BO devra être validé au GS 32h de janvier 2011.

2.5. Aspects sociaux

La mise en œuvre du scénario **b** devrait s'accompagner de mesures semblables à celles mise en œuvre par exemple lors de la reprise de l'approche de St Etienne par Clermont Ferrand. La mise en œuvre de ce scénario poserait aussi la question du devenir des 3 ouvriers d'état et des 2 IESEA actuellement localisés à Perpignan.

2.6. Mesures transitoires et mise en œuvre

En terme de calendrier, compte tenu des besoins en effectif / formation, il pourrait être envisagé, pour le scénario **a** une mise en œuvre dans les 2 ans qui suivent la prise de décision et pour le scénario **b** une mise en œuvre dans les 3 ans qui suivent la prise de décision. Le délai de 2 ans pour le scénario **a** est lié à la nécessité d'une part de ramener préalablement l'effectif réel de Montpellier à la valeur du BO et d'autre part de séquencer la reprise de nuit de Perpignan par rapport aux opérations actuellement engagées pour la reprise du SIV Mende et de l'approche de Nîmes-Garons.

2.7. Conclusion

Compte tenu des éléments d'évaluation des deux scénarios présentés ci-dessus, le scénario b : Reprise de l'approche de Perpignan par Montpellier H24 et extension du SIV Montpellier au FL145 sur l'ensemble du périmètre géographique actuellement couvert par les SIV Montpellier et Perpignan.

Les travaux en cours à la DO/EC sur les évolutions des BO des organismes de Montpellier et Perpignan dans le cadre de ce scénario seront présentés prochainement aux organisations syndicales des deux organismes.