



**ATC**  
AIR TRAFFIC CONTROL



## ATCfdt a visité la Remote Tower de London City !

Janvier 2018



### Une technologie impressionnante

Les chiffres avancés donnent le vertige :

- deux fibres optiques nouvelles de 130 km spécialement déployées et une 3<sup>e</sup> sur le réseau existant en ultime secours, assurent un transfert d'informations avec moins d'1 seconde de délai
- Un mât de 50m de haut avec 14 caméras HD remplacera la tour de contrôle de London City Airport (230 mvts/jour en moyenne)
- 13 écrans HD + 1 spare dans le RTC (Remote Tower Center) installé au sein de l'ACC Swanwick permettent une vue 360° compressée sur 220°. En cas de panne d'un écran, les images se décalent sans perte de vision grâce à l'écran spare.

La qualité de l'image est saisissante et la technologie du fabricant suédois Saab permet par exemple de zoomer sur une zone et d'afficher les transpondeurs des avions directement sur l'écran (cela peut être utile en longue finale).

La nuit, la possibilité d'éclaircir des points au choix (on pense aux dangereux « hot spots ») donne une possibilité jamais vue dans le civil jusqu'à présent. La mise en service opérationnelle est prévue en 2019.



### Et la France dans tout cela ?

En France on appelle ces tours Digital Advanced Tower (DAT), permettant de regrouper le concept de Ground Tower où l'on garde la technologie sur site et celui de Remote Tower où l'on assure les services ATC à distance. Après l'abandon du projet DAT de Bergerac pour des raisons de rentabilité, il ne reste aujourd'hui en métropole que le projet de Quai du Large à Cannes.



### Coût, qualifs, aspects sociaux : le débat est impératif

Un seul RTC est en service actuellement, à Sundsvall au Nord de la Suède. Ce centre gère pour l'instant, outre son propre terrain, un aéroport situé à 150 km avec peu de trafic quotidien, mais le nombre de tours contrôlées à distance est amené à augmenter. En effet, selon les estimations suédoises, le coût de ces installations est tel que pour être rentable il faudrait que chaque centre gère 7 Remote Tower en gardant un seul contrôleur par RT.

Quid des qualifications des Contrôleurs ? Le cerveau humain n'ayant pas vocation à gérer plusieurs « géographies spatiales » en même temps, il faut donc rester extrêmement vigilant quant aux qualifications demandées et éviter absolument qu'un même contrôleur gère plusieurs terrains « Remote » simultanément.

L'idée en filigrane est de concentrer au maximum les services du contrôle et le coût social d'une suppression d'emploi ATC dans des communautés rurales éloignées comme en Ecosse (îles) ou dans le Nord de la Suède pour les regrouper dans des zones déjà peuplées densément est énorme et DOIT être pris en compte dans tout projet.

Il faut aussi tenir compte du personnel chargé de la maintenance du matériel sur place : quels seront les délais d'intervention ? Peut-on se permettre de fermer un terrain sur des durées proches de 24h en cas de problèmes techniques ?

C'est AUJOURD'HUI que l'on doit se poser toutes ces questions afin de débattre avec les personnels et les usagers (pilotes, passagers ainsi que riverains) de ces nouvelles technologies qui sont déjà en service ou à nos portes...

Vos correspondants Cfdt ATC :

Jean-Philippe HECKLY - ATC  
Baptiste AMIET - ATC

#ATCFDT



membre fondateur de

Contactez-nous au  
01.58.09.45.55



Nous sommes à votre écoute  
sur les sujets ATC et Europe:  
[ATC@spac-cfdt.org](mailto:ATC@spac-cfdt.org)

Visitez notre page   
[www.facebook.com/ATCFDT](https://www.facebook.com/ATCFDT)