



Marignane, Le 5 janvier 2011

La Vent Arrière 13 : une guerre de 100 ans !

Depuis le printemps 2009 des négociations ont lieu dans le cadre du GT PRO entre le SNA-SSE et les militaires au sujet de la sécurisation des arrivées 13 à l'aéroport de Marseille-Provence. Ces négociations sont menées, du côté militaire (CMC Istres (Armée de l'Air), CEV et ZAD Sud), sur un air de tango: un pas en avant, un pas en arrière!

Le SNA-SSE, grâce à un dossier technique irréprochable et une implication remarquable de son encadrement, de ses subs et de ses contrôleurs, a su jusqu'ici, répondre à toutes les demandes, interrogations et craintes (fondées ou non) des militaires! Mais que faire face à la mauvaise foi ?

Voici l'historique de cette année et demie de «négociations»...

1. Début des négociations

07 mai 2009

Le SNA-SSE a présenté ses besoins à tous les «acteurs» militaires impliqués dans ce dossier: Le CCI Istres (CMC+CEV), la ZAD et Salon.

Le SNA a proposé 3 trajectoires de Vent Arrière, de longueurs différentes, qui ont été élaborées à minima en prenant déjà en compte les contraintes des militaires. Des 3, n'a été retenue par le SNA que celle ayant le plus faible impact pour les militaires (passage vertical Istres à 4000').

«Pour la réunion suivante il est demandé au SNA de fournir des stats d'utilisation de cette procédure, il est demandé aux militaires une analyse des impacts induits par ce projet sur l'activité du CCI Istres» (en gris: extraits des Comptes Rendu de réunion)

08 juin 2009

Un document préparatoire a été élaboré et transmis par le SNA comportant les stats demandées et énumérant tous les cas de conflits potentiels entre la trajectoire VA 13 et les trafics militaires.

En séance le CCI tente d'opposer (assez maladroitement) des non-arguments qui sont réfutés un à un par le SNA.

Par exemple: le CMC utilise comme argument le fait que la procédure VA 13 est extrêmement conflictuelle avec le départ AVN 7D. Cela pourrait être vrai... sauf que par protocole le départ AVN 7D n'est possible que quand LFML est en 31...

« Il est rappelé que la demande du SNA correspond à des objectifs d'amélioration de la sécurité dans la procédure actuelle d'arrivée 13 et à des perspectives d'amélioration de la fluidité pour les opérateurs aériens.»

La partie défense ne fait que... se défendre... face aux demandes fondées du point de vue de la sécurité et justifiées techniquement par le SNA.

Le SNA «propose d'étudier toute demande d'évolution structurelle du CEV dans le cadre de cette étude et invite le CEV à formaliser ses besoins au plus vite.»

La validation du «compte-rendu» de cette réunion s'est fait attendre jusqu'au 14 septembre (3 mois!) Peut-on d'ailleurs parler de compte-rendu pour un document qui rend plutôt compte de ce que la défense aurait aimé qu'il soit dit! Sur ce point il faut féliciter l'encadrement local qui s'est battu du mieux possible pour que les propos ne soient pas trop déformés. Mais que faire face à la mauvaise foi?

10 septembre 2009 (réunion avant validation du CR de la réunion précédente)

Un document de préparation a été envoyé par le CCI la veille au soir pour une réunion à 9h00!

La seule demande du CEV : «La présence d'un contrôleur du CCER au sein du centre de contrôle de Marseille Provence est selon le chef du CCER une condition sine qua non pour aboutir à un système sécuritaire optimal» :**acceptée par le SNA**

Après un désaccord important, en séance, au sein même de la partie militaire entre la ZAD et le CMC, «Le représentant de la ZAD Sud, après avoir refait un tour de table pour s'assurer de la validation collégiale de l'accord de principe (NDR: passage des avions civils à la verticale d'Istres), remercie l'ensemble des participants pour leur démarche positive sur ce projet.»

A noter, **un nouvel élément fait son apparition**: une étude de sûreté nucléaire est en cours et pourrait aboutir à la création d'une **zone P** à la verticale d'Istres. Les militaires se sont aperçus, pendant l'été, que cette étude aurait du être faite depuis plusieurs années suite à l'implantation d'une nouvelle arme à Istres... coïncidence?

25 septembre 2009

Contexte:

«Cette matinée de travail fait suite à une réunion du comité gestion du CCI dont un CR a été envoyé au SNA SSE. Ce comité, relatif aux arrivées 13 à Provence a validé de manière unanime les points suivants :

- L'acceptation du principe de passage par la verticale ITS pour la sécurisation de la procédure QFU 13 à Marseille,
- L'acceptation d'une procédure nominale publiée dans les documents officiels. Les caractéristiques de cette procédure doivent faire l'objet d'une étude par les GT techniques qui seront mis en place,
- La demande de mise en oeuvre d'une procédure alternative,
- La demande de mise en place des méthodes de travail pour le traitement des situations en temps réel.»

On touche au but !

Pour le CEV: S'il y a une position de contrôle CEV en salle IFR de Marseille **pour gérer la 108A**, les coordinations qui seraient alors possibles permettraient, «**100% du temps**», le passage des avions civils à la verticale d'Istres.

02 Octobre 2009

Indépendamment de ces négociations sur la VA 13, une étude a été menée, pour effectuer une expé devant aboutir à l'implantation d'une (ou 2) position de contrôle «CEV hélico» en salle IFR.

Quand on interroge ce «CEV hélico», il nous dit n'avoir absolument aucun lien avec le CEV impliqué dans les négociations VA 13 (même discours quand on interroge nos interlocuteurs CEV dans le cadre de la VA 13)... Affaire à suivre...

Le protocole d'accord pour cette expérimentation a été signé le 02 octobre entre le «CEV hélico», le SNA et Eurocopter

2.En avant la musique!

05 octobre 2009

Changement total d'attitude des militaires: la procédure qui avait fait l'objet du fameux «accord de principe» est oubliée. 5 mois après la première réunion, la Défense propose (enfin quelque chose) une nouvelle procédure en contradiction totale avec les réunions précédentes.

«La partie civile relève une contradiction par rapport au compte rendu de la réunion précédente, ce à quoi la ZAD-sud rappelle que le compte-rendu précédent n'a pas encore été validé par la défense, et ne saurait donc être pris en considération comme base de travail.»

Que faire face à la mauvaise foi?

Que dire du CEV: L'attitude et les propos tenus jusqu'à présent changent du tout au tout.

«Le CEV intervient pour signifier que l'activité hélicoptère problématique dans les la durée d'activation de la R108A du sol au FL 45 (activation locale, non notifiée au CCAMP) pourrait être estimée à 20 min en moyenne sur le nombre de jours d'activation par an.» Le CCAMP ignorait jusqu'à l'existence même de cette zone impactant ses espaces (notre TMA 5 commence a 4500' QNH!).

Exit le passage des avions civils 100% du temps... Ils avaient «oublié» qu'ils avaient de nombreux essais qui se déroulaient dans cette «108A locale»! Quel professionnalisme!

L'objectif est clair: la défense veut forcer le SNA à dire non et, de fait, le faire passer pour l'organisme ayant fait échouer les négociations!

3. Zone P, gel des négociations

29 octobre 2009 réunion plénière du GT PRO

Une zone P doit voir le jour à la verticale d'Istres. Les travaux sur la VA 13 sont donc gelés jusqu'à la définition de cette zone et aucune information ne sera transmise quant à la taille horizontale ou verticale (FL 180?).

16 novembre 2009 AG des ICNA de Provence

Rappel :Le protocole d'accord entre le «CEV hélico», le SNA et Eurocopter a été signé le 02 octobre 2009 (entre les réunions du 25 septembre et du 5 octobre!).

Réunis en AG, les ICNA de Provence sont alertés par les experts VA 13 du double jeu du CEV: Le CEV a volontairement dissimulé son implication simultanée dans ces deux dossiers (expé hélico et CEV VA 13) pour préserver l'intégralité de ses intérêts quel que soit le résultat des négociations sur la VA 13.

L'insistance des questions posées sur un lien éventuel entre ces 2 «CEV» et les éléments de réponse sont sans équivoque: le CEV de la VA 13 et le «CEV hélico» sont en fait... le même organisme! Les mêmes personnes sont partie prenante dans les deux dossiers...

Les ICNA votent à l'unanimité l'arrêt de l'expé «CEV hélico» et demandent à lier la reprise de celle-ci au dossier VA 13 (on ne peut pas obliger le CEV à être honnête mais on peut le forcer à nous soutenir).

Hiver 2009/2010

Le SNA explique aux militaires que la création d'une zone P à la verticale d'Istres aurait un énorme impact sur les arrivées 13. le seul moyen pour les contrôleurs de Provence de se sortir d'un séquençement raté après MTG, est l'utilisation, après coordination avec Istres, du RDL 320 de MTG. Cette possibilité n'existant plus avec la zone P, la capacité de l'aéroport en 13 va grandement baisser.

Face à cette menace à laquelle ils n'avaient probablement pas pensé, la zone P qui est finalement sortie du chapeau n'est qu'une zone P perméable, après coordination, aux trafics IFR à l'arrivée pour Marseille, en cas de séquençement raté... avec un plafond à ... 5000'

4. Reprise des négociations

11 mars 2010

le SNA présente une procédure à 5000' qui répond, encore une fois, aux contraintes imposées... De nombreuses demandes sont faites en séance par les militaires, ce qui renvoie, une fois de plus, le SNA à ses chères études. Même si c'est toujours à sens unique : «le SNA SSE fait remarquer que les questions posées au CCI sur les contraintes qui seraient mises en place sur les profils d'arrivées CAM restent sans réponses. Elle sont pourtant déterminantes pour la validation du profil vertical de la procédure 13»

Pour la réunion suivante, **le SNA doit proposer une étude** (une de plus) sur une trajectoire alternative qui devra être mise en place en cas d'utilisation de la verticale d'Istres, par les militaires, pour des missions spécifiques.

01 avril 2010

«L'ouverture de la séance est effectuée par la ZAD Sud qui rappelle qu'au stade de ce dossier, il convient d'arrêter une base commune de travail, sans laquelle un constat d'échec s'impose»

Cette réunion est le théâtre de très âpres négociations qui se terminent (après une interruption de séance demandée par le SNA) par un accord sur une procédure, certes contraignante pour le SNA, mais qui a le mérite de répondre à ses demandes !

C'est historique !

Demandes de la ZAD :«l'étude du passage vertical du terrain d'Istres devra impérativement faire l'objet :

- une/des étude (s) de sécurité,
- d'une simulation,
- d'une campagne d'essai réalisé par le CEV
- d'une étude relative aux éventuelles résolutions TCAS,
- d'un RETEX.»

11 mai 2010

Réunion portant sur les modalités d'organisation nécessaires pour répondre aux demandes de la ZAD formulées ci-dessus, ainsi que sur des contreparties d'espace que doit céder le SNA (rien n'est gratuit).

Le SNA propose de céder, 100% du temps, les alentours de RHONE: les arrivées/departs Ouest de Provence passeront (pendant l'activité d'Istres) par FJR-SALIN. Le SNA propose aussi une remontée de la CTR d'Istres (aux alentours de RHONE également)

9 juin 2010

Discussions sur la «new 108A»: le représentant du CEV a été remplacé

Le CEV demande une extension de la 108A vers l'Ouest (sur la Camargue) et le Sud (quelques Nm au Sud de RHONE). Il propose de la diviser en 2. Seule la partie Est serait alors conflictuelle avec la VA 13.

20 septembre 2010

«Le 20 septembre 2010 s'est tenue au CCI une réunion de coordination entre la Défense et le SNA-SSE afin de préparer les plannings de la simulation et de l'expérimentation en vol de la future procédure VA13.»

Reprise de l'expé CEV hélico.

5. Le bouquet final!

Du 8 au 10 novembre 2010

Simuls à Marseille avec CEV et CMC

Un débriefing «à chaud» a lieu le dernier jour des simuls entre les **contrôleurs istréens**, marseillais et du CEV . Il est très encourageant!

29 novembre 2010

Le compte rendu militaire s'est fait attendre (2 réunions ont du être reportées faute de compte rendu)... Il est arrivé le 29 novembre, il est affligeant et en désaccord total avec le débriefing «à chaud» et les conclusions de la réunion du 1er avril.

Dans son «compte rendu», le commandant du CMC nous énumère et liste des nouveaux points de blocage :

1. «La réduction du nombre de vols sur la branche VA 13 doit également être recherchée.»
2. «la surcharge des étiquettes, est considérée comme un élément rédhibitoire à l'exécution de cette procédure»
3. «En tout état de cause, le centre d'Istres doit garder la liberté d'action dans ses espaces, afin de satisfaire les besoins de ses utilisateurs et de ne pas systématiquement reporter l'impact de la VA 13 sur les missions de la défense. Cela ne pourra être respecté qu'en adaptant la procédure vent arrière 13, chaque fois que le besoin s'en fait sentir.»

Ce compte rendu est, une nouvelle fois, taillé en pièce par un contre compte rendu du SNA, qui, une nouvelle fois, montre l'extrême mauvaise foi des militaires.

Quelques exemples:

Dans un compte rendu officiel, les militaires présentent une photo censée représenter leur visu RECCI et mettant en exergue leur problème d'étiquettes... Cette photo est en fait celle d'une visu de simulateur gratuit trouvée sur internet!

Sur une autre photo, complètement floue, prise en simu (avec un téléphone portable) ils montrent un «airprox» entre un avion civil et un avion militaire. Cet airprox a eu lieu car délibérément aucune action correctrice n'avait été entreprise pour laisser une situation se dérouler et voir ce qui pouvait se passer au pire! A quoi servirait donc une simulation si on refusait d'identifier les problèmes ?

14 décembre 2010 réunion groupe restreint VA 13

Contexte:

L'expérimentation en vol de la procédure VA 13 **promise par le CEV: On attend toujours!**

«Ces craintes (déclenchement intempestif du T-CAS) devaient être levées par une expérimentation en vol avec des aéronefs du CEV. En l'absence d'organisation de cette expérimentation, une simulation numérique sur simulateur OSCAR a été organisée le 02 décembre 2010 par le SNASSE grâce aux moyens de la Direction des Opérations.»

«Conclusion : Suite aux simulations TCAS avec le simulateur OSCAR de la Direction des Opération, il est possible d'affirmer que, vis-à-vis du TCAS, la VA13:

ne présente AUCUNE INCOMPATIBILITE AVEC LES MISSIONS MILITAIRES au départ de la base d'Istres

ne présente PAS DE RISQUE de déclenchement intempestif de RA

ne présente PAS D'INCOMPATIBILITE avec certaines missions CEV»

1. Pour la réduction du nombre de vols sur la VA: Le SNA propose de mettre 12Nm entre ses avions sur la VA.

2. Pour ce qui est du non-recouvrement d'étiquettes, ce «problème» qui avait déjà fait l'objet de demandes d'améliorations lors des précédentes négociations GT PRO en 2004 n'est toujours pas résolu!

Si 1 seul avion de plus sur les écrans radar Istréens rend impossible le travail des contrôleurs, la qualité du service rendu, notamment au niveau de la sécurité, par nos voisins semble plus que douteuse!

Solutions possibles:

- le SNA propose d'installer (à ses frais) 3 ou 4 positions IRMA 2000 à Istres (pour faciliter l'identification et les coordinations avec Provence) cette solution permettrait une mise en service de la VA 13 en 2012.

- Pour avoir toutes les positions équipées IRMA 2000 le budget explose et les délais aussi (au plus tôt 2014).

- Faire une mise à jour de RECCI (ce qui ne semble pas être insurmontable)... Mais Istres est le centre militaire français le plus moderne (sic) et donc n'est pas prioritaire pour recevoir des améliorations (surtout pour répondre à des besoins «extérieurs»). Ce qui donnerait une mise en service de la VA 13 au plus tôt en 2014.

3. Pour le fait qu'Istres veuille «garder la liberté d'action dans ses espaces»: 1 an et demi de négociations, un énorme travail technique fourni, un investissement humain remarquable, des échanges de mails interminables... tout ça, pour ça: le statu quo par rapport à l'existant! La réunion du 1er avril n'était donc qu'un... poisson d'avril!

Mais que faire face à la mauvaise foi?

Le degré d'exigence et de chantage des militaires dans leur dernier rapport démontre ouvertement une insolence devenue inacceptable.

TROP C'EST TROP!

Coté civil, il n'y a plus qu'une solution: l'arbitrage interministériel qui devra décider de la solution technique à mettre en place à Istres, pour permettre la mise en service (le plus rapidement possible) de la VA 13.

Mais en séance, le 14 décembre, les militaires sortent un ultime tour de leur chapeau: ils proposent la **création d'un GT prestataire** entre la DSNA, ses équivalents militaires (CFA) et CEV (DGA-EV) qui devra travailler sur les éventuelles solutions techniques à apporter au dossier. Les militaires réussissent une nouvelle fois à gagner du temps!

La création de ce GT renvoie la mise en service de la VA 13 aux «calanques» grecques!

STOP!

Nous ne pouvons plus attendre d'avantage! Un arbitrage est la seule chose que les militaires ne pourront pas contourner!

En fonction des résultats de l'expé CEV, des simu, de la simu T-CAS, etc... Un comité de pilotage du GT PRO devra donner un GO/NO GO le 28 janvier 2011 pour la mise en place définitive de la VA 13. Repousser une nouvelle fois cette décision en attendant les éventuels résultats d'un GT de plus, n'est pas acceptable et sera considéré comme un NO GO qui serait préjudiciable pour tout le monde et surtout pour les usagers!

6. En attendant la mise en service de la VA 13

Une étude de sécurité sur la procédure ILS 13 actuelle a été réalisée. Le seul moyen de la laisser en service c'est de diminuer la capa! La capa actuelle est à 17 arr/h elle passera début 2011 à 15 arr/h!

C'est le prix de la sécurité!

En pratique: il y aura un monitoring permanent à 15. Quand il y aura la demande, les CDT pourront prendre 17 si la 31 est en service et réguleront à 15 si c'est la 13. Une information au niveau de la FMP devra être faite. Tout ceci fera l'objet d'une consigne d'exploitation.

La section locale de l'**UNSA-ICNA** soutient, sans réserve, l'application des ces nouvelles capa

Depuis 1 an et demi les militaires cherchent par tous les moyens a pousser à bout le SNA et ainsi a le faire passer pour l'organisme ayant fait échouer les négociations!

La section locale de l'**UNSA-ICNA** soutient un arbitrage interministériel qui est le seul moyen d'obtenir, enfin, une Vent Arrière sûre et plus capacitive en 13 dans les plus brefs délais.

Les sections locales du SNCTA, de l'USAC-CGT et de L'**UNSA-ICNA** appellent les ICNA de Marseille-Provence à une Assemblée Générale, le jeudi 13 janvier à 13h30 en salle Eric Martineau !

Venez nombreux discuter des suites à donner à ce dossier !

Contact local : lfml@icna.fr

Plus d'informations sur notre site internet : www.icna.fr

Notre vision européenne : www.concordia-fabec.eu