

Orly le 21 mars 2013

Rénovation de la vigie : priorité à la sécurité !

La Tour d'Orly fêtera en 2016 ses 50 ans ! L'expression de besoin du réaménagement de la vigie a été faite depuis plusieurs années et il aura fallu de nombreuses fois justifier la demande pour que la DO donne son accord en 2011 et qu'une étude soit enfin lancée. Au-delà de la nécessité pour les personnels d'exercer leur métier dans des locaux de travail modernes, dignes du deuxième aéroport de France, c'est l'accumulation de problèmes de climatisation et d'éclairage mais surtout la perspective d'installation de nouveaux systèmes avec 4-Flight qui justifient la nécessité absolue de travaux importants de rénovation.

Travailler dans un « monument historique »

Pour certains travailler dans des locaux anciens, au passé glorieux, avec des murs chargés d'histoire est plaisant. Pour d'autres, c'est un challenge permanent. Car **depuis les années 60, les choses ont bien changé**. Explosion du trafic, changement de procédures, de méthodes de travail et surtout accumulation de nouveaux dispositifs de contrôle ou d'aide à la décision, **il aura fallu accompagner les multiples mutations de notre profession, et tout cela dans des locaux conçus à la fin des années 50 !**

Grâce à notre Service Technique, ces systèmes cohabitent tant bien que mal dans une vigie étriquée et hors d'âge qui est de moins en moins apte à recevoir de nouveaux équipements. On imagine mal comment pratiquement une dizaine de personnes peuvent évoluer ensemble dans si peu d'espace lorsqu'il faut assurer de l'instruction au LOC, au SOL et au PVL simultanément, **tout cela sur des positions dont l'ergonomie est dictée par le système D**. Ainsi, malgré une mise à niveau au début des années 2000 avec le changement des meubles de la vigie, **un profond « lifting » de la vigie est aujourd'hui impérieux**.

Faire du neuf avec du vieux : les fausses économies !

Pour illustrer les difficultés quotidiennes auxquelles les Services sont confrontés aujourd'hui, **l'éclairage en vigie subit des pannes régulières sans qu'aucune solution viable ne semble voir le jour**. Pour pallier aux pannes à répétition et à l'indisponibilité de certains

matériels (des variateurs sont en commande depuis plusieurs semaines !), **des lampes de bureau classiques assurent le secours !** Même si ADP intervient généralement en moins de 2 heures, est-il acceptable qu'une tour de contrôle puisse se retrouver plongée dans l'obscurité parce que des ampoules grillent au bout d'un mois d'utilisation ? **Il faudra certainement dépenser de l'argent (beaucoup ?) pour remplacer le système actuel.**

Autre chantier qui, après presque deux ans de travaux, mobilise toujours beaucoup d'énergie et de temps pour un résultat plus que discutable : les vitres de la vigie. **Films opacifiants pour réduire l'éblouissement, vitres fissurées, stores mal ajustés et pluie qui gêne la visibilité, voilà un dossier qu'on souhaite enfin clore et surtout vite oublier !**

Ces deux exemples démontrent que la rénovation n'est pas forcément la solution la plus économique !

ADP rénove Orly : 5 ans de travaux, mais une dégradation future à prévoir pour le contrôle aérien

Les travaux actuels sur W2 au niveau de L1 ne sont qu'un avant-gout des travaux gigantesques à venir sur l'aéroport jusqu'en 2018. Les terminaux Ouest et Sud seront reliés à terme par le projet One-Roof, et une jetée sera créée le long de W2 vers le nord pour prolonger Orly-Sud. Masquée par les nouveaux bâtiments, la visibilité à venir sur W2 risque d'être fortement dégradée à l'image de notre incapacité à voir quoique que ce soit pour la grande majorité des parkings d'Orly-Ouest. Les simulations 3D présentées ADP le prouvent déjà.

On peut aussi imaginer que les travaux de One-Roof avec les innombrables grues ne participeront pas à améliorer la visibilité depuis la Tour « historique »...
Doit-on accepter qu'une amélioration pour ADP se traduise par une dégradation du contrôle aérien à Orly ? Nos dirigeants à la DGAC ne peuvent-ils pas faire comprendre à ADP qu'il serait profitable qu'une partie des 500 Millions d'Euros pour le projet de rénovation d'Orly puisse profiter à la Navigation Aérienne, comme ADP le pratique régulièrement à CDG (Tour Nord, nouvelle Vigie Trafic pour le terminal 2G)?

Vigie provisoire : oui mais...

L'étude commandée par la DO consiste en une rénovation de la vigie et du monte-charge qui doit permettre de dégager un maximum d'espace disponible. Il s'agit de « pousser » les meubles actuels au plus près des vitres en rétrécissant le plus possible la coursive technique actuelle. Les systèmes seraient déportés au maximum en salle technique avec des câbles assurant les liaisons avec les écrans en vigie. Mais contrairement à ce qui avait été réalisé pour les changements des meubles de la vigie où les travaux avaient lieu la nuit et permettaient une exploitation opérationnelle proche de la normale en vigie, les travaux envisagés aujourd'hui sont bien trop lourds et sont impossibles à réaliser sans condamner l'accès au niveau supérieur de la Tour. Ainsi, si la solution proposée de déplacer les meubles le long des vitrages semble sur le papier la plus intéressante d'un point de vue technique, la faisabilité n'en demeure pas moins le problème le plus complexe

à résoudre et ce pour une durée estimée des travaux d'environ 6 mois ! C'est pour, entre autres, essayer de trouver une solution à cet épineux casse-tête que pendant plusieurs mois un GT impliquant chaque équipe s'est réuni. Après avoir balayé plusieurs pistes possibles (construction d'une vigie provisoire, déplacement dans le bureau du Chef de Service au 7^{ème} étage...), la solution privilégiée consiste en un aménagement de la coursive autour de la salle IFR actuelle. Tout cela nécessite une étude approfondie car il faut remplacer les parois actuelles avec des hublots par des vitrages toute hauteur sur l'ensemble des facettes « du camembert ». Encore une histoire de vitres après le fiasco du changement des vitres de la vigie !

Visibilité réduite = Sécurité dégradée = Capacité adaptée

Si la solution du transfert des positions vers la coursive de la salle IFR pour réaliser les travaux de rénovation de la vigie était décidée, nous ne pouvons que d'ores et déjà émettre les plus sérieuses réserves quant à la possibilité d'exercer nos missions dans des conditions de sécurité optimale. Il ne fait aucun doute que la visibilité depuis la coursive de la salle IFR ne pourra permettre d'exercer le contrôle au SOL dans de bonnes conditions. Et que dire surtout de la position LOC ? C'est LA position la plus sensible qui ne peut souffrir d'aucune « impasse ». Pour l'UNSA-ICNA il est d'ores et déjà impossible de garantir une exploitation normale avec deux pistes spécialisées en contrôlant depuis un balcon vitré !

Certainement guidées par des choix dans un environnement économique contraint, les solutions qui permettent de maintenir une exploitation sans impact sur la capacité aéroportuaire (construction d'une vigie provisoire ou d'une nouvelle tour) ont été pour l'instant écartées. C'est donc une solution « à l'économie » qui est envisagée et qui ne pourra faire l'impasse sur une baisse de la capacité aéroportuaire, et ce pour plusieurs mois !

L'UNSA-ICNA tient dès aujourd'hui à avertir l'ensemble des acteurs (DGAC et gestionnaire aéroportuaire) sur l'impérieuse nécessité de prendre en compte un certain nombre de contraintes qu'il faudra supporter pour garantir un niveau de sécurité optimal aux passagers.

La DGAC doit immédiatement prendre contact avec ADP pour que la sécurité mais aussi le service soit améliorés à l'issue de 5 ans de travaux à Orly.

Nous contacter : lfpo@icna.fr

Adhésions en ligne : www.icna.fr