



Compte-rendu de la réunion « Réduction des services ATS »

Mercredi 29 janvier 2025

(version AUATBL)

Présents :

DGAC : Bernard Martin (DSNA), Eric Vernede (chef CA LFCL), Jean-Lucas Holl et Jean-François Cauquil (contrôleurs LFCL)

Toulouse-Métropole : Inaya Rivalain (responsable aérodrome), Catherine Périès (gestionnaire)

AUATBL : Romaric Benech (président), Fabrice Escaffit (secrétaire général), Jacques Loury (Réfèrent Sécurité Terrain)

A3C : Patrick Müller (RP), René Boscarior (CPS)

ACTMP : Yvon Aubrun (secrétaire général), Alain Cornac (RP)

AC ENAC : Laurent Chambon (RP), Tristan Cadrieu (CPS)

ACAF : Philippe Muel (RP)

Dassault-Breguet : Dominique Deschamps (RP)

Ailes Toulousaines : Dominique Dicianni (président), Alain Mathias (RP)

ISAE : Stéphane Juaneda (opérations aériennes), Philippe Minier (RP)

ACAART : Jean-Paul Rolland (secrétaire adjoint), Christian Larrey

APPAS : Thomas Bernstein (président)

F2e : Didier Suberbielle (co-dirigeant)

Air Aventures : Jean-Jacques Galy (président), Daniel Vacher (dirigeant/FFA)

Tout.aero : Cédric Lemaitre (dirigeant)

Air Light : Dominique Miro-Padovani (directeur)

La réunion débute à 12h35.

La réunion est convoquée par la DGAC DSNA afin de faire le point sur les changements récents au sein de l'équipe de contrôleurs et les modifications de service qui en découlent. Elle se tient dans les locaux de l'ACTMP. Comme annoncé, B. Martin et E. Vernede diffuseront un compte-rendu détaillé des échanges.

Changements dans l'équipe de contrôleurs

B. Martin indique que le fonctionnement normal du service de contrôle à Lasbordes nécessite 7 contrôleurs et 1 Chef de la circulation aérienne sur l'aérodrome. Le service est aujourd'hui en sous-effectif du fait du départ du chef CA et d'un des contrôleurs. De plus, le poste de Chef CA sera pourvu, à partir du 1^{er} février 2025, par Eric Vernede, jusque-là membre de l'équipe de contrôleurs. Il en résulte donc un déficit permanent de 2 contrôleurs.

La demande de compensation des deux postes de contrôleurs a été formulée et un poste est d'ores et

déjà ouvert à la mobilité interne. On peut raisonnablement espérer qu'un candidat soit recruté et opérationnel d'ici l'été. Le 2nd poste ne sera vraisemblablement pas pourvu avant la fin 2025.

Impact sur le service ATS

Le déficit en contrôleurs entraîne mécaniquement une réduction du service sur 2 jours par semaine. La DGAC a décidé de passer en auto-information le dimanche dès le 1^{er} janvier 2025 puis le dimanche et le lundi à partir de février 2025 et jusqu'à nouvel ordre.

F. Escaffit présente les relevés statistiques d'activité sur les deux dernières années transmis par Toulouse-Métropole. L'analyse par jour de la semaine montre que le dimanche est le jour le plus actif de la semaine. C'est aussi le jour où la plateforme accueille le plus de visiteurs extérieurs. L'absence de contrôle ce jour-là est donc susceptible d'impacter l'activité, en termes de sécurité comme de respect des consignes aéronautiques.

B. Martin et E. Vernede indiquent que l'analyse fonctionnelle et de risque effectuée avant la décision de réduction de service n'avait pas identifié cette activité importante le dimanche. Ils demandent au service gestionnaire Toulouse-Métropole de croiser les données pour vérification.

Quoiqu'il en soit, ils indiquent que cette organisation n'est pas figée et est susceptible d'évoluer en fonction des échanges, avec les usagers notamment.

Pour leur part, B. Martin et C. Périès se félicitent que l'AUATBL ait récemment rappelé, au travers de son Bulletin com', les consignes règlementaires et règles de bonnes pratiques applicables conformément aux dispositions de la carte VAC et de la Charte de Qualité Environnementale.

Les usagers soulignent toutefois qu'**il est particulièrement difficile**, en période d'auto-information et de trafic dense, **d'avoir une conscience exacte de l'ensemble des trafics** dans le circuit d'aérodrome et, ainsi, respecter les consignes de la carte VAC et de la Charte limitant le nombre d'appareils en tour de piste* (surtout avion). Il en va de même pour les dépassements d'horaires autorisés ou les écarts aux trajectoires qui seront mécaniquement plus nombreux, le commandant de bord étant avant tout focalisé sur son pilotage et ne bénéficiant pas alors d'un regard extérieur susceptible d'aider à la rectification.

A noter que, sur ces derniers points, les associations de riverains ont émis les mêmes craintes lors de la CCE de décembre 2024 et seront particulièrement vigilants.

R. Benech fait également remarquer que la suspension du service de contrôle va inmanquablement impacter le suivi du trafic sur l'aérodrome, du fait de process de comptages obsolètes et entièrement dépendant des relevés DGAC. Il en découlera inexorablement un manque à gagner croissant dans la facturation des mouvements (notamment pour les propriétaires privés, basés ou non), impactant ainsi le budget de l'aérodrome. De plus, les riverains ne manqueront pas de demander des comptes au Gestionnaire et à l'Autorité sur l'activité globale de l'aérodrome.

** A noter qu'une mise en cohérence de la carte VAC avec la version 2024 de la Charte de Qualité Environnementale est nécessaire sur ce point ... B. Martin conseille aussi de mettre à jour, sur le site web de l'AUATBL, le lien vers la fiche ICARUS disponible sur le site de la FFA.*

Signalement des évènements en A/A

L'AUATBL indique que les premiers retours, sur les week-ends de janvier 2025, traduisent **un important sentiment d'insécurité lorsque le trafic est dense** (plus de 10 appareils dans le circuit d'aérodrome). De plus, des intégrations non standards ont déjà été observées, perturbant grandement la circulation aérienne et engendrant des stress importants et potentiellement accidentogènes.

J. Loury et B. Martin rappellent que les évènements en période d'auto-information doivent être remontés via les CPS des clubs ou le référent Sécurité Terrain. Des déclarations ECCAIRS2 doivent être systématiquement établies afin que les évènements soient tracés et portés à la connaissance de la DSAC, autorité de surveillance et service responsable de la sécurité sur la plateforme. Ces remontées sont susceptibles de modifier l'organisation du service de contrôle.

A noter que Ph. Dias, ancien Chef CA de LFCL, demandait que tout rapprochement dangereux survenu en Auto info au voisinage ou dans le circuit de LFCL lui soit notifié par e-mail sans attendre sa notification par CRESAG/ECCAIRS 2 et d'élargir cette notification à tout autre événement de sécurité ou comportement inapproprié dans ce contexte d'Absence des ATS.

L. Chambon indique qu'un ajustement des pratiques en période d'auto-information devra vraisemblablement être opéré (exemple : pas d'exercice d'encadrement). Une réflexion au sein de chaque structure est nécessaire afin d'homogénéiser au mieux les pratiques.

F. Escaffit indique que des améliorations ont été proposées à la DGAC, notamment des modifications substantielles de la carte VAC de LFCL afin d'indiquer des données de sécurité importantes (altitudes d'entrée/sortie du circuit ULM, notamment). Ces évolutions sont à l'étude, bien qu'ayant déjà fait l'objet d'un précédent avis négatif, mais rendu dans un autre contexte (avant la réduction de service ATS).

Quoiqu'il en soit, **la Sécurité est l'affaire de tous et nous en sommes collectivement responsables : pilotes Usagers, Service gestionnaire et Autorité de contrôle/surveillance.** Chacun est tenu, a minima, à une obligation de moyens dans le cadre de ses responsabilités propres.

La séance est levée à 14h30.