

AÉROPORT LYON - SAINT EXUPÉRY



- DEUX SERVICES PARTICULIERS -

Nous avons choisi de nous pencher sur deux services particuliers de l'Aéroport Lyon - Saint Exupéry. Véritable centre phrénique de la plate-forme et de l'espace aérien environnant, la tour de contrôle appartient à la Direction Générale de l'Aviation Civile. Liée physiquement à l'aéroport, nous vous proposons de découvrir son fonctionnement autonome.

Lyon - Saint Exupéry est un aéroport tourné vers l'avenir. Le développement durable tient une place primordiale dans sa politique et son fonctionnement quotidien comme dans ses projets futurs ; des actions que nous allons vous présenter.

CONTROLE AÉRIEN

Le territoire français est divisé en 7 directions de l'aviation civile. La Direction de l'Aviation Civile Centre-Est (12 départements en Rhône-Alpes et Auvergne), est implantée sur l'aéroport Lyon - Saint Exupéry, le plus important de la région. Mission principale : le contrôle de la navigation aérienne, avec pour objectif la régularité, la ponctualité et la sécurité du transport aérien.



L'organisme de contrôle de Lyon - Saint Exupéry rend le service de contrôle d'aérodrome (ou contrôle local) pour ce qui concerne les circuits de pistes et la

circulation au sol et le contrôle d'approche dans la TMA (région de contrôle terminale). Ce large volume autour de l'aéroport s'étend sur une centaine de nautiques du Nord (Mâcon) au Sud (Montélimar) et d'une soixantaine d'Est en Ouest entre Saint Etienne et Chambéry. Il existe un 3^{ème} service : le contrôle en route, rendu par les contrôleurs des centres en route (5 CRNA en France) qui gèrent le trafic des espaces supérieurs. Le centre de contrôle en route d'Aix en Provence gère l'espace au dessus de la TMA de Lyon.

La vigie

5 personnes, hommes ou femmes, dont un chef de quart occupent les positions de contrôle de la vigie : « prévol » pour les mises en route et les clairances, « sol » pour le roulage du parking au point d'attente et « tour » pour le décollage et la montée initiale jusqu'à un niveau donné où l'appareil est transféré au contrôle d'approche. A l'inverse, pour les arrivées, c'est à ce niveau que la « tour » prend en charge les avions jusqu'à l'atterrissage puis les transfère au « sol » une fois la piste dégagée.



Leur champ de vision couvre les circuits de piste, les pistes et les voies de circulation (taxiway). Dès le hub du matin, aux alentours de 7 heures, on compte jusqu'à 10 départs et 35 arrivées d'avions qui redécollent dans la foulée. La météo et le vent compliquent souvent les trajectoires des appareils. L'espacement en approche requiert la plus grande vigilance, en particulier du fait des différences des performances en approche des avions. Cette séparation dans le respect des trajectoires autorisées se révèle une tâche délicate.

Un contrôleur : « *Sur certains terrains, les contacts physiques entre les équipages et les contrôleurs sont presque rituels. Ces échanges réciproques permettent de mieux comprendre les réactions de son interlocuteur et le travail est favorisé. A St Exupéry, étant un peu excentrés, les visites restent rares. Nous mêmes ne nous rendons que rarement auprès des pilotes. Nous entretenons pourtant des relations privilégiées par micro interposé. Ce paradoxe ne nuit en rien à la qualité de notre travail en commun* ».

Salle IFR

La salle d'approche dite salle IFR (*Instrument Flight Rules, règles de vol aux instruments*) se situe au pied de la tour. Ici pas de fenêtre : de multiples écrans et postes de travail permettent de « voir » la situation générale avec précision.



« *Nous gérons les avions en approche sur Lyon - Saint Exupéry mais aussi, sur les autres terrains de notre secteur jusqu'à des points d'entrée ou de sortie, nous explique un contrôleur. Nos consignes sont suivies strictement. Souvent, sur simple*

demande « pour régulation radar », la navigation nous est déléguée ».

La salle est organisée en 2 postes traitant les secteurs Est et Ouest de la TMA de Lyon. Un troisième synthétise le tout et coordonne les prises de l'axe de la piste. La charge de travail est très variable : il est plus délicat de gérer 6 avions par temps orageux que 12 par météo favorable. La cadence d'un appareil toutes les 90 secondes impose un rythme soutenu aux contrôleurs. Aujourd'hui l'informatique facilite les choses en rendant compte en temps réel des estimations des arrivées en fonction de différents paramètres (départs, retards, stacks (*hippodromes d'attente de 4 minutes*)). « *Tout n'est pas automatisé mais nous disposons de moyens de synthèse des informations, aides précieuses à la décision. Nous savons aussi travailler d'après une méthode empirique : une panne de système ne doit pas empêcher les avions de voler!* ».



Les contrôleurs aériens nous ont particulièrement sensibilisés à la sécurité des avions et des passagers. La couverture radar du territoire (Lyon dispose d'un radar primaire d'approche et d'un radar secondaire à Four) ne subit plus de panne majeure. L'ensemble des images présentées est en fait une synthèse des différentes données acquises. A chaque appareil correspond un code transpondeur en relation avec son plan de vol. Parmi les aides à la sécurité qui lui sont associées, le TCAS : c'est une « bulle » de nautiques qui entoure les avions de transport (mode actif ou passif), destinée à assurer l'anticollision. Les deux systèmes en conflit s'analysent et ordonnent de monter ou descendre. Un système très efficace que les contrôleurs privilégient sur l'évitement latéral classique qui induit un changement de secteur. Des systèmes qui pour une meilleure sécurité gagneraient à être employés sur les appareils VFR...

DEVELOPPEMENT DURABLE

L'une des préoccupations majeures de l'aéroport Lyon - Saint Exupéry est le développement durable. Un terme qu'il convient de définir. L'optique du développement durable est d'inscrire un projet dans le long terme en l'associant à son environnement, tant physique qu'économique. Lyon - Saint Exupéry

met particulièrement l'accent sur la transparence de ses actions.

Volet écologique

Résolument moderne, Lyon - Saint Exupéry s'est montré soucieux des normes environnementales en vigueur. Les nombreux efforts furent récompensés par la certification ISO 14 001. L'aéroport fut d'ailleurs précurseur en la matière.

Le système Constas est destiné à surveiller et identifier le non respect des procédures. En terme de bruit, l'aéroport dispose de 5 stations fixes de mesure, d'un point de certification et d'une station mobile. Les restrictions sont appliquées notamment en interdisant les vols nocturnes classés bruyants. Au titre des nuisances sonores, une aide, financée par une taxe payée par les compagnies aériennes est d'ailleurs octroyée par l'Etat aux habitants de la zone de gêne afin de réaliser des travaux d'insonorisation.



L'air, lui aussi, fait l'objet de la plus grande attention. L'accent est mis sur le contrôle des émissions et l'identification de leur source. L'effort s'effectue à tous les niveaux. Pour les avions par exemple, des bornes électriques remplaceront à terme les groupes auxiliaires de puissance classique. Le parc des véhicules terrestres voit d'ores et déjà augmenter sa proportion de véhicules électriques. La consommation d'eau doit elle aussi être maîtrisée. Un soin particulier est porté sur sa diminution, ainsi que sur les rejets. De la même manière, les déchets et l'énergie sont surveillés de très près. Sur tous ces plans, l'aéroport ne progresse que grâce à la sensibilisation de chaque personne intervenant sur la plate-forme, une responsabilisation qui porte ses fruits.

Volet économique et social

Lyon - Saint Exupéry, c'est plus de 2000 emplois (dont 90% de CDI) : un nombre qui croît en permanence. Depuis 1996, l'aéroport a mis en place le dispositif SatoEmplois. Son objectif vise à privilégier les communes riveraines de l'aéroport (42 sont partenaires du système) : via Internet, elles

disposent en priorité des offres d'emplois que propose la plate-forme.



L'emploi occupe donc une place de choix dans les objectifs sociaux. L'aéroport communique régulièrement par d'autres moyens : l'organisation de journées d'information sur les métiers aéroportuaires, ou l'édition de guide les présentant. Plus qu'un souci d'information, Lyon - Saint Exupéry engendre des ressources auxquelles il souhaite associer son environnement. C'est pourquoi il s'investit aussi dans la vie sociale locale. Une taxe professionnelle est par exemple reversée aux collectivités territoriales du secteur. L'aéroport soutient aussi des initiatives culturelles ou sportives en nombre croissant.



Une action reflète au mieux l'objectif de transparence de l'aéroport et son souci du bien-être de ses riverains. Un médiateur se tient à disposition de ceux d'entre eux qui souhaitent se renseigner... ou de ceux qui souhaitent vérifier une infraction qu'ils ont constatée. Le système informatique qui prend en compte tous les capteurs du terrain est mis à disposition pour témoigner. Quel est le véritable volume sonore à un endroit donné ? Quelles sont les heures de pointes ? Un avion était-il hors de sa route à tel instant ? Des renseignements irréfutables, mis à disposition de tous, et qui ont fait preuve de leur efficacité : ainsi, le nombre d'utilisateurs de la médiation a augmenté, tandis que les plaintes des riverains ont diminué en nombre. Une évolution qui traduit aussi le souci de régularité de chacun des acteurs de la plate-forme.

Les choix de l'aéroport Lyon - Saint Exupéry se sont révélés ceux d'une entreprise, avec le souci majeur de s'inscrire et de s'associer dans le long terme à son environnement. Précurseur au moment de la mise en place de ses actions, il apparaît aujourd'hui que le développement durable est un choix évident. Mais les efforts de Lyon - Saint Exupéry ne sont payants que grâce à la sensibilisation de chacun de ses employés qui jouent particulièrement le jeu.

Gageons que dans l'avenir, les efforts soutenus sauront permettre à l'aéroport lyonnais de préserver son environnement au bénéfice – social et économique – de ceux qui l'entourent.

L'équipe net-aviation