



## CONTRÔLEURS INFO

# PHRASÉOLOGIE : L'INVERSION DES NORMES QUI CHANGE TOUT !

Le règlement européen 2016/1185, dit SERA C pour Standardised European Rules of the Air - part C, est entré en application le 12 octobre 2017. Il définit la phraséologie à employer pour assurer les services de la navigation aérienne. Il a donné lieu à des formations parfois rocambolesques. La DO organise enfin un retour d'expérience avec les organisations syndicales, voici la contribution de l'USAC-CGT :

### Assaisonner la phraséo à sa sauce peut devenir problématique

Pour l'USACcgt, le problème principal est la sous-estimation des conséquences du passage d'une phraséologie « recommandée » à une phraséologie « obligatoire sauf lorsqu'elle ne convient pas ».

Le SERA.14001 dit : « La phraséologie normalisée est utilisée dans toutes les situations pour lesquelles elle a été spécifiée. On ne doit avoir recours au langage clair (*plain language*) que lorsque la phraséologie normalisée ne convient pas à la transmission voulue. »

Donc, désormais, un contrôleur qui n'emploierait pas la phraséologie prévue par le règlement pourra être amené à expliquer pourquoi celle-ci ne convenait pas à la transmission voulue. Ainsi, il engage sa responsabilité même si le reste de ses actions n'appelle pas de remarques. D'un point de vue juridique, cette réglementation change tout ! Avant, la phraséo n'était que recommandée, elle est devenue obligatoire. C'est l'inversion de la pratique communément admise par les contrôleurs.

### Formation insuffisante

Les formations ou briefings mis en place, souvent sans supports écrits pour les participants, ont été trop courts pour permettre une appropriation des consignes. De plus, ces formations étaient éloignées des préoccupations des contrôleurs, parfois contradictoires, et surtout sans évoquer l'inversion entre recommandation et obligation de la phraséo. Dans tous les cas, les atterroissements dans les consignes DO (qui n'ont pas été transmises dans tous les organismes) sur des suspensions partielles du changement, n'ont pas permis une assimilation de ces changements. Il semble nécessaire, comme nous l'avons présumé, de compléter l'action de formation vers tous les contrôleurs d'approche et d'aérodrome et de l'harmoniser avec l'ENAC.

### Les propositions de l'USAC-CGT

L'épellation des nombres est quasiment le seul sujet sur lequel la DGAC a travaillé (à la hâte). Nous souhaitons que l'épellation des nombres soit rendue systématiquement facultative : Lorsque la non-

épellation prête à confusion, les contrôleurs épellent déjà les nombres (ex. fréquences). Et nous veillerons à ce que le dispositif prévu soit sécurisé juridiquement.

Voici quelques éléments sur lesquels nous aimerions qu'un travail national soit lancé :

- 1) Identification des points d'arrêt/attente indépendant des voies de circulation. Il s'agit d'une responsabilité de l'exploitant d'aérodrome mais cela intéresse aussi la DSNA. Des confusions entre point d'attente et voie de circulation notamment avec l'utilisation du fameux « hold short » ont amené des incursions de piste. L'utilisation du mot « via » a été un facteur contributif.
- 2) Simplification/réduction des éléments à donner pour un alignement. En effet, pour un départ d'une piste avec piste sécante à traverser et plusieurs points d'arrêt, on arrive actuellement à : « Rapidair 345, depuis T5, remontez piste 26, traversez piste 01, alignez-vous et attendez » (voire pire si l'autorisation de décollage est simultanée). Cette phraséologie n'est pas utilisée par les contrôleurs et n'est pas plus collationnée par les pilotes. Une partie du message n'a pas forcément d'impact direct sur la sécurité en cas d'omission, il est donc nécessaire de simplifier quand c'est possible !
- 3) La publication systématique dans l'AIP des distances disponibles (TORA) depuis les taxiways intermédiaires pour éviter l'obligation pour l'ATC de la donner systématiquement.
- 4) L'adaptation de la phraséologie à l'information de vol avec l'utilisation du radar. Si quelques situations ont été envisagées, certaines ne l'ont pas été et provoquent une incompréhension des usagers notamment étrangers. Cela clarifiera le service rendu et pourra aider le pilote à reconnaître la classe d'espace dans laquelle il se trouve.

Nous avons également signalé diverses incongruités dans le manuel de phraséologie comme par exemple :

- 1) Repoussage : nous souhaitons l'introduction d'une distinction suivant l'entrée ou non dans l'aire de manœuvre, limite traditionnelle de la zone de responsabilité du contrôle aérien. Pas de modification pour le cas où le repoussage s'y déroule au moins en partie mais si le repoussage se termine sur l'aire de trafic, alors introduire un repoussage à discrétion ou « pushback at own discretion ».
- 2) Complexité trop forte dans l'utilisation des via SID. De plus l'utilisation de joindre ou rejoindre qui était précédemment limitée à l'EANC est problématique.
- 3) Dans la partie 3G : le cas d'une procédure partiellement en EAC pour un aérodrome non contrôlé n'est pas décrit, c'est pourtant un cas fréquemment rencontré (y compris sur les aérodromes contrôlés en dehors des horaires d'ouverture ATS).
- 4) Cas de multiples trafics dans le circuit d'aérodrome : l'utilisation de « suivez » puis du « type d'appareil » et de « sa position dans le circuit » ne donne pas satisfaction. L'information doit être trop souvent répétée alors qu'il n'y a pas de conflit pour que le visuel puisse être acquis. Cette phraséologie devrait être une option, pas la norme.

---

**L'USACcgt s'évertue à porter la voix des contrôleurs face à des réglementations toujours plus tatillonnes. La simplification de la tâche du contrôleur pour l'assurance d'une sécurité maximale est une de nos priorités !**