

CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DE SECTION - LYON ST EX



CDM@LYS : promis, tout va bien 😊

UN MOIS AVANT LES DEBUTS DU CDM@LYS, LE SNCTA FAIT UN TOUR D'HORIZON DE CE DOSSIER. NUL DOUTE QUE NOTRE SYNTHÈSE SERA SANS DOUTE ASSEZ ÉLOIGNÉE DU COMMUNIQUÉ D'AUTOSATISFACTION QUE LE DSNA ESPÈRE ENVOYER DÉBUT FÉVRIER 2017 À SES SERVICES.

DMAN : objectif « nul »

Après de longs mois, la DTI a accouché, aux forceps, d'une version à peu près stable de DMAN. Sensée être mise en service début février 2017, le moins que l'on puisse dire est qu'elle ressemble assez peu aux besoins exprimés par le SNA-CE dans le cadre du GT CDM.

L'écart est si grand qu'un groupe a dû être constitué en urgence à l'été 2016 pour savoir comment il serait possible d'utiliser un tel outil. Au final, seule une utilisation au Prévot, et éventuellement au Sol quand le secteur est peu chargé, a été retenue.

Il est dommage que les experts du GT CDM n'aient pas été invités à ces réflexions estivales : ils auraient sans doute été en mesure de retracer l'historique du projet et de souligner, en particulier, que l'utilisation conjointe DMAN-DISCUS au Sol avait, dès le départ, été jugée incohérente. L'étude de besoin du DMAN, validée par le SNA-CE et la DTI, précise d'ailleurs de manière très explicite que cette configuration hybride « a été écartée car elle ne permet pas de faire du CDM ».

Quels seront alors les gains pour les contrôleurs lyonnais ? Tout le monde s'accorde à dire qu'il n'y en aura pas. Mieux, la lourdeur d'utilisation du DMAN et la coexistence DMAN-DISCUS au Sol devraient se traduire par un élargissement des horaires d'ouverture du secteur Prévot. La DSNA va donc réussir l'exploit de mettre en service un outil « moderne » aboutissant à un besoin accru en ressources humaines. Assurément, la modernisation des systèmes techniques est en bonne voie à la DGAC !

Errare humanum est, perseverare diabolicum

Si le SNA-CE s'entête à vouloir mettre en service un canard boiteux, c'est que les cadres de la DSNA, après une décennie de grands succès techniques (codes 1000 et écrans noirs dans les CRNA, retards et surcoûts chroniques des programmes 4 Flight, ERATO et SYSAT, fiasco du SWAP à Reims ...) espèrent pouvoir sauver les apparences devant Aéroports de Lyon et les compagnies aériennes.

DMAN ne correspond pas aux besoins exprimés ? N'ayez crainte, on vous promet une version corrigée « *au plus tôt* ». Après tout, il n'aura fallu qu'une petite décennie pour que le radar sol fonctionne à peu près correctement. D'ailleurs, pour la nouvelle version de DMAN, on demandera aussi l'avis de Nice : si les demandes des centres s'avéraient divergentes, cela pourrait toujours permettre de niveler les exigences par le bas.

Label en vue ?

La configuration retenue ne permet pas un suivi efficace des heures de repoussage / début de roulage (TSAT) ? Pas grave non plus : on n'a qu'à dire que tout le monde les respectera. Peu importe si le secteur Sol n'y a pas vraiment accès.

Cette approximation pourrait paraître anodine mais elle risque de poser problème pour la « labellisation » de Lyon par la CFMU : faute de pouvoir faire respecter les TSAT ou d'indiquer les gênes au repoussage, les heures envoyées à NMOC (en particulier les heures estimées de décollage) risquent de ne pas atteindre la précision requise. Heureusement, tout semble avoir été prévu ! Il se murmure



déjà que le contrôleur Sol pourrait sans doute surveiller le respect des TSAT. Ca tombe bien : elles n'apparaîtront pas sur DISCUS. Et pour indiquer les gènes au repoussage, rien de plus simple puisque la fonctionnalité a été débranchée.

Si le SNA-CE venait à se faire taper sur les doigts par les instances européennes pour des critères d'adhérence non respectés, le SNCTA n'acceptera pas un énième bricolage de pseudo-méthodes de travail visant à pallier les défauts des outils techniques. En l'état actuel, DMAN ne convient déjà pas à une exploitation correcte au Prévol. Il ne pourra être déployé sur les autres secteurs que lorsque le produit correspondra aux expressions de besoin maintes fois détaillées par les experts et validées par tous les échelons hiérarchiques.

Vous avez dit formation ?

Côté formation, le bilan n'est guère meilleur. En 2013, les experts lyonnais du GT CDM estimaient le besoin en formation à environ 3 jours par contrôleur, dont une journée complète de simulation sur SCANTOWER 3D. Sous l'effet conjugué des restrictions budgétaires et de la livraison à la dernière minute du DMAN, la formation se résumera finalement à un gros briefing et quelques manipulations sur un outil sensé simuler le fonctionnement du DMAN. Les efforts et le dévouement de la subdivision instruction ne suffiront sans doute pas à une véritable appropriation par les contrôleurs des concepts CDM ou de

l'outil DMAN.

Nul besoin de s'appesantir sur la formation des chefs de tour : elle n'existe pas ! Celles et ceux qui seront chargés de fixer la capacité départ et la pression piste et qui, le cas échéant, devront s'en expliquer avec les compagnies aériennes et ADL, devront se débrouiller. C'est dommage : le retour d'expérience de tous les terrains ayant déployé le CDM démontre que l'aspect technique n'est qu'anecdotique par rapport à l'aspect humain.

Baie de dégivrage : la cerise sur le gâteau

Alors que le CDM@LYS s'apprête à bouleverser les habitudes de travail du contrôle aérien, de l'aéroport, des compagnies aériennes et des assistants en escale, le SNA-CE n'a rien trouvé de plus intelligent que de soutenir une expérimentation de dégivrage en baie sur les aires Kilo. Peu importe si l'ensemble des experts du GT CDM ont, depuis plusieurs années, alerté sur l'impossibilité de concilier les limitations du DMAN et de la GLD locale avec des dégivrages en baie. Peu importe aussi le manque de cohérence qui conduira les assistants en escale et les contrôleurs à changer de méthode de travail deux fois en un mois.

Le SNCTA ne peut que s'interroger sur l'obstination du SNA-CE à mettre en place des expérimentations dont on sait qu'elles n'aboutiront à rien, si ce n'est à remplir le placard à archives ?

PROJET MAL FICELE, ADOSSE A UN OUTIL TECHNIQUE BANCAL ET A UN PILOTAGE HASARDEUX, CDM@LYS FERA SANS NUL DOUTE LA FIERTE DE LA DSNÀ DEBUT FEVRIER 2017.

S'IL EST LOGIQUE QUE LES METHODES DE TRAVAIL DES CONTROLEURS EVOLUENT AVEC LA MISE EN PLACE DE NOUVEAUX OUTILS TECHNIQUES, LE SNCTA N'ACCEPTE PAS QU'ELLES SOIENT BRICOLEES A LA HATE POUR PALLIER AUX INSUFFISANCES FLAGRANTES DES MATERIELS.

LA LOGIQUE VOUDRAIT QUE LES OUTILS TECHNIQUES LIVRES AUX CENTRES OPERATIONNELS SOIENT CONFORMES AUX BESOINS EXPRIMES PAR LES EXPERTS DANS LES GT ET VALIDES PAR LEUR HIERARCHIE. LA LOGIQUE VOUDRAIT EGALEMENT QU'UNE FORMATION COMPLETE PERMETTE AUX CONTROLEURS DE S'APPROPRIER LEURS FONCTIONNALITES. FORCE EST DE CONSTATER QUE POUR LE PROJET DMAN, CE N'EST PAS LE CAS.

GAGEONS QUE LA DSNÀ SAURA ASSURER LE RETOUR D'EXPERIENCE NECESSAIRE POUR QUE SES FUTURS PROJETS TECHNIQUES, SYSAT EN TETE, ABOUTISSENT ENFIN A FOURNIR AUX CONTROLEURS LES OUTILS DONT ILS ONT BESOIN DANS UN DELAI RAISONNABLE.

