

# CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DE SECTION - AIX EN PROVENCE 

## « Projet Aix 2018 », devoir de vérité - Épisode II

### Moyens techniques et 4F : retour vers le passé et futur

UNE NOUVELLE FOIS LE CRNA-SE A DÉMONTRÉ SA PERFORMANCE AU COURS DE L'ÉTÉ 2017 EN PASSANT UN TRAFIC RECORD MALGRÉ UN CONTEXTE DE SOUS-EFFECTIF RÉCURRENT ET DE MOYENS TECHNIQUES OBSOLÈTES, SUJETS A DES PANNES FRÉQUENTES. IL NE S'AGIT PLUS POUR NOS DIRIGEANTS DE SE CONTENTER DE SOULIGNER LE PROFESSIONNALISME INDÉNIABLE DONT FONT PREUVE LES CONTRÔLEURS DU CRNA-SE, MAIS DE PRENDRE RÉELLEMENT LA MESURE DU DANGER QUI PÈSE SUR DES PERSONNES N'AYANT PLUS CONFIANCE EN LEURS OUTILS.

#### Des problèmes récurrents, connus...

Les contrôleurs reportent fréquemment des problèmes techniques qui nuisent à l'exercice serein de leurs fonctions. Ces problèmes, spécifiques ou non au CRNA-SE, sont pour certains connus depuis longtemps :

133.410 G1	133.235 G7	133.250 G2	124.815 G4
133.410 R1	132.540 Y2	133.750 Y4	130.165 Y6
135.465 A1	134.220 A2	135.290 A3	132.750 A4
132.200 B1	132.400 B2	132.400 B3	118.800 B4
131.030 E1	133.250 E2	134.765 E3	281.650 UMP2
130.750 H1	132.530 H2	130.735 H3	171.5 DET
133.070 AJ	130.055 BB	127.805 BB	128.155 BB

- Fréquences multiples non secourues ;
- Déclenchement du filet de sauvegarde tardif ;
- Couvertures radio et radar insuffisantes ;
- Dysfonctionnements d'affichage des plots/étiquettes...

#### ...mais bien réels

Bien que les contrôleurs se soient au mieux adaptés à ces conditions dégradées **elles n'en sont pas pour autant banales et encore moins normales.**

D'autres problèmes, moins communs, sont apparus de manière épisodique, affectant d'avantage la confiance des contrôleurs en leurs outils :

- Surcharge du calculateur EXSA fin mai faisant apparaître sur l'écran radar un pavé indiquant une anomalie du fonctionnement du filet de sauvegarde ;
- Passage d'un vol à travers W et Y sans contact radar ni radio (le non-contact radio ne provenant pas d'un dysfonctionnement technique) ;
- Des écrans radar figés, pendant quelques secondes ;
- Apparitions de multiples plots fantômes sur plusieurs secteurs, résultants d'une image miroir du radar de Cima Canestreddu...



**Si l'écran radar et les fréquences radio sont les yeux et les oreilles des contrôleurs, le SNCTA ne saurait tolérer une quelconque déficience !**

Par conséquent, le SNCTA demande à l'administration de dresser avant l'été 2018 un état des lieux objectif (état, risques, durée de vie...) de nos moyens techniques, allant au delà des déclarations d'intentions de ces derniers jours et surtout d'y apporter des solutions concrètes au plus vite.

Le SNCTA demande en parallèle la mise en place au CRNA-SE d'outils sur position, permettant – tout en déchargeant les ACDS et comme c'est le cas dans d'autres CRNA :

- La visualisation du profil de vol des avions ;
- L'accès consultatif d'une partie des courbes de trafic.

#### Quel avenir pour les prochaines années ?

Dans un contexte de détérioration de nos outils techniques, d'obsolescence du matériel, d'utilisation de strips papier archaïques - incompatibles avec du full datalink - nous attendons tout de même pour l'été 2018 :

- L'ALISEP, devant permettre de déterminer la distance minimale entre deux avions établis en cap ;
- Les paramètres bord descendants, renseignant les contrôleurs sur les niveaux sélectionnés, le cap de l'avion et sa vitesse indiquée ;
- Le nouveau filet de sauvegarde STCA, tenant compte des rattrapages lents.

La DSNA connaît tout de même un retard colossal de modernisation qui se manifeste au CRNA-SE à travers les retards du programme *4-Flight*. Il est temps que l'administration informe les contrôleurs de la réalité de la situation :

- Le coût de 4F approche aujourd'hui le montant colossal d'un milliard d'euros (depuis 2011).
- L'IHM de 4F doit finalement être partiellement recodée puis testée à nouveau, retardant la mise en service au plus tôt à l'hiver 2020/2021 ;
- En cas de retard supplémentaire, la mise en service de 4F pourrait-elle perturber l'organisation de la coupe du monde de rugby en 2023 ? Ou même les JO... ?

**Le SNCTA est indigné de voir la manière dont ce dossier a été managé. Il n'accepte pas que la mise en place de 4-Flight puisse n'intervenir qu'après la détérioration complète d'ODS/CAUTRA actuels !**

**En outre, le passage sous environnement EEE, réclamé par certains, semble n'être qu'une chimère :** Il faudrait re-configurer tout le service technique (tourné aujourd'hui pour faire face au projet 4F), réaliser le paramétrage local, créer une transformation pour Aix avec de nouveaux détachés puis effectuer sur au moins 18 mois cette nouvelle transformation. Nous estimerions à 4 ans au minimum le temps d'un passage à EEE pour Aix à l'heure actuelle !

Alors que notre administration compte imposer des tours de service dénués de sens opérationnel, toujours plus contraignants et plus fatigants, **contre lesquels le SNCTA a déposé un préavis de grève local les 18, 19 et 20 janvier**, elle semble en plus oublier qu'elle ne dispose ni des moyens techniques ni des ressources humaines à la hauteur de ses ambitions. Le SNCTA dénonce une fois de plus ce management désastreux. La section locale exhorte en outre la DSNA à faire porter tous ses efforts, et à user de tout son pouvoir de persuasion envers Thales et la DTI pour que le projet 4F aboutisse enfin dans les meilleurs délais au CRNA-SE. Le SNCTA encourage chaque contrôleur à lui retransmettre les problèmes techniques liés à nos outils en fin de vie, en plus des FNE indispensables au traitement de ces événements. Une seule adresse : [lfmm@sncta.fr](mailto:lfmm@sncta.fr).