

Les dossiers de la rentrée 2/2

Alors que la salle de contrôle de Brest a su se réorganiser pour faire face à la demande des compagnies, la section locale regrette le retard pris par l'administration sur les dossiers technique et espaces, domaines où les marges de progression sont pourtant considérables tant sur la sécurité que sur la performance.

Technique

Attendues des personnels en salle de contrôle depuis très longtemps, des évolutions majeures sont en cours de déploiement. S'il est facile de freiner par pur dogmatisme toute évolution, être un syndicat responsable et pragmatique consiste en premier lieu à travailler dans le sens d'évolutions techniques apportant confort et sécurité à la profession.

Ainsi, le SNCTA se félicite enfin de la mise en service programmée des paramètres avion descendant prévue fin octobre qui apporteront indéniablement un gain de temps (accès au cap, point de Mach et vitesse indiquée), mais surtout une couche de sécurité fondamentale pour assurer nos missions (accès au niveau sélectionné par le pilote et alarme DSAM = *Downlink Selected Adherence Monitoring*).

Le SNCTA accueille favorablement les évolutions techniques importantes à venir : paramètres avions MODE S descendants & écrans 43 pouces.

À plus long terme, c'est-à-dire après le déploiement des positions 4F dans le cadre du projet MUSC de réurbanisation de la salle de contrôle (été 2019), ce sont les futurs écrans 43 pouces, qui offriront enfin une amélioration du confort ergonomique nécessaire pour faire face au trafic actuel. À l'origine de leur demande,

grâce au travail coordonné des sections bordelaise et brestoise depuis 2015, le SNCTA salue cette avancée considérable qui fait déjà l'unanimité au sein du CRNA Sud-Ouest.

Petit bémol ergonomique cependant, la section locale s'inquiète du positionnement inadapté de l'écran MSS dont l'utilisation opérationnelle grandissante est en décalage complet avec son positionnement physique prévu actuellement. Espérons ici que le bon sens prévaudra.

L'administration se doit de porter la responsabilité des occurrences de pannes de systèmes opérationnels. Elle doit doter la salle de procédures de mesure de protection claires et efficace lors de ses situations.

Dans l'ensemble, si ces évolutions sont à accueillir positivement, elles ne suffisent malheureusement pas à effacer les préoccupations quotidiennes des agents quant à la robustesse du matériel utilisé. En effet, la panne récente du STIP est encore dans tous les esprits (les conclusions finales du REX sont toujours attendues) et il est clair que la route est encore longue pour que les ICNA retrouvent la confiance nécessaire dans leurs outils techniques.

Pour le SNCTA, il est notamment impératif de consolider les procédures de gestion de situation dégradée et de lever les flous actuels inacceptables sur les mesures à appliquer en temps réel. La fonction de Chef de Salle étant suffisamment complexe en l'état, l'administration se doit de leur donner les moyens suffisants pour remplir leur mission.

Notons par ailleurs que comme le craignait la section locale, des agents du CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) ont été mandaté par notre ministre de Transport, Mme Elizabeth Bornes, pour mener un audit sur la sécurité et la technique notamment suite a la médiatisation des événements récents. Dans le cadre de cet audit, le bureau national du SNCTA a été reçu et à défendu les compétences, la *Just Culture* et le professionnalisme des contrôleurs aériens qui garantit un haut niveau de sécurité.

Espace

S'il est vrai que le centre doit répondre à un enjeu majeur européen du FREE Route (engagement de la DSNA au 1er janvier 2022), et que cela va accaparer un nombre considérable de ressources humaines, le SNCTA déplore le peu d'avancées notables sur les autres dossiers d'envergure et regrette que le CRNA Ouest semble ne pas tenir son rang d'acteur majeur sur ce plan.

La DO doit prendre ses responsabilités sur le dossier léthargique du dédoublement d'AMB.

En effet, nous déplorons notamment l'immobilisme du projet ELIXIR (dédoublement de l'axe AMB) qui conduit encore à rerouter le trafic UK-Baléares sur le déjà très saturé RESMI. Il est maintenant temps que la DO prenne enfin ses responsabilités sur ce dossier.

Par ailleurs, comment ne pas s'interroger sur la situation ubuesque vécue par les contrôleurs du CRNA Ouest encore amenés à contrôler des avions en espace G ?

Si nous comprenons que les approches ont elles aussi leurs contraintes (technique, RH, formation), ces problématiques ne peuvent suffire à justifier la lenteur de ce dossier ouvert depuis déjà trop longtemps. Mais au-delà des décisions à prendre sur les scénarios en cours entre les approches de Nantes et de Rennes, cette délégation d'espace ne peut être cohérente si elle laisse de côté la question centrale de la reprise du Cotentin.

Le SNCTA refusera toute remontée des approches au FL195 si la reprise du Cotentin n'est pas réglée au préalable.

Les bénéfices attendus pour le CRNA Ouest par la mise en œuvre de ce projet sont conséquents :

- environ 20% des délais du centre sont en effet directement ou indirectement imputables au maintien inutile d'un secteur où les contrôleurs de CRNA font un travail d'approche

- le temps de qualification des agents en formation est allongé de plusieurs mois par l'appréhension de ce secteur si particulier

Nos managers, par leurs absences de décisions doivent assumer la responsabilité de ces délais !

Afin de pouvoir espérer une mise en service à l'automne 2019, et ainsi laisser suffisamment de temps aux approches pour s'adapter aux nouveaux espaces avant l'été, le SNCTA demande que le scénario retenu par la DSNA sur ces projets soit validé au CT DO d'octobre 2018.

Dénoncées il y a peu dans le rapport Capo-Canellas, les errances de notre administration sur le plan technique ne sont pas de nature à rassurer les contrôleurs brestois encore échaudés par la panne du 26 Juin. Si l'arrivée des paramètres descendants et des écrans 43" devraient marquer une avancée notable sur le plan du confort et de la sécurité, le SNCTA souhaite par ailleurs que l'administration fasse enfin aboutir les dossiers aussi importants que le dédoublement d'AMB et la remontée des approches au FL195.