

TSUNAMI SUR LA MANCHE

La reprise de l'intégralité des départs sud de la TMA Londres dans le cadre d'IBP 2015 à peine mise en service (cela remonte au 2 avril, date que nous avons réclamée pour que les PC puissent se faire la main sur le dispositif avant la reprise du trafic estival), nous constatons amèrement que ce que nous avions prévu se produit : charge de travail accrue, ouverture de secteurs supplémentaires une bonne partie de la matinée voire en début de soirée, complexité à gérer les multiples 'refilers' évitant des secteurs brestois (déjà) régulés. Et pourtant ce n'est pas faute d'avoir prévenu l'administration des dangers d'IBP... à tous les niveaux. Mais elle nous a accusés de crier au loup, de nous décrédibiliser avec des chiffres farfelus (sic !), soutenue par certains plus préoccupés par des considérations syndicales que par la réalité opérationnelle. Aucun impact qu'y disaient ! Si ce n'était pas la sécurité qui est en jeu, on pourrait rire devant tant d'incompétence !

Constatant la surcharge de trafic survenue dès le passage à l'horaire d'été, SNCTA et UNSA exigent :

- Un paramétrage urgent des courbes occupancy THUZ et TPUK, afin d'aider au mieux les ACDS et CDS à gérer les ouvertures secteur
- La convocation dans l'urgence du GT capa afin que tous les représentants des équipes puissent s'exprimer sur les charges secteur et envisager les mesures nécessaires
- La convocation dans l'urgence d'un GT espace afin d'envisager des mesures propres à maîtriser la complexité du secteur (fin des arrivées Ryanair par Obato et leur reroutement par Ingor par ex)
- La convocation d'un CT exceptionnel afin de traiter de l'impact social d'IBP