

CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DE SECTION - ROISSY-CDG



RECAT : Hors sujet !

AU MOIS DE DÉCEMBRE, UNE NOUVELLE PÉPITE NOUS ATTEND : COMME POUR GRENELLE OU CŒUR DE NUIT, DERRIÈRE UNE IDÉE PLUTÔT PERTINENTE, ON NOUS PRÉPARE DU GRAND N'IMPORTE QUOI. RÉCIT D'UN FIASCO DIGNE DU SAVOIR-FAIRE SAUCE CDG.

Genèse

On entend de tout sur RECAT selon l'interlocuteur et on veut nous faire croire qu'on est obligé de le faire ou que ça ne va rien changer.

À l'origine, il y a une constatation légitime : nous utilisons les mêmes catégories de turbulence de sillage depuis les années 70 et la seule évolution notable est l'intégration de la catégorie J. Ces normes ont été définies empiriquement et des années d'expérience ainsi que des outils nouveaux nous montrent qu'elles ne sont pas toujours adaptées. Eurocontrol a donc naturellement mené des travaux pour étudier ce qui pouvait être fait. La FAA a fait de même et les deux projets étaient d'ailleurs communs en 2005. L'OACI, pour sa part, établit un plan très ambitieux pour RECAT : 6 catégories dans une 1re phase, une combinaison par paires d'avions dans la 2e et l'intégration des données météo dans la 3e.

Deux choses ressortent assez vite : d'une part, il y a plus à gagner sur les séparations entre H et d'autre part 6 catégories étant très complexe sur le plan cognitif, il faudra prévoir des outils supplémentaires pour l'ATC.

Rapidement cependant, les choses ont commencé à se compliquer, car la proposition que la FAA a décidé de mettre en œuvre n'offrirait pas forcément de gain de capa sur les 4 aéroports européens étudiés. Une nouvelle proposition Eurocontrol a donc vu le jour, qui fait passer CDG (les autres aéroports n'ont pas été réétudiés) de 1 % de gain à 5,5 %.

Un projet très politique

Mais d'où viennent ces chiffres et quelles sont les différences entre les deux projets ? Il y a tellement d'opacité autour des calculs de gains qu'on serait tenté de répondre qu'ils sortent d'un chapeau. Surtout ce sont des

calculs purement théoriques et basés uniquement sur la séparation en l'air : aucune contrainte de dégagement de piste n'a été prise en compte. C'est plutôt embêtant, mais nous y reviendrons.

Quoiqu'il en soit, c'est la DGAC qui a fourni cette contre-proposition au projet FAA et elle est appuyée par le plus haut niveau de l'organigramme. La raison en est simple : l'A380.

En effet la principale différence entre les projets est le gain de place derrière le mastodonte. Dans le projet US, les séparations augmentent très légèrement ; dans le projet européen devenu tout à coup français, elles baissent sacrément.

Et le rôle de la DGAC, téléguidée par les lobbys, reprenant à son compte le projet explique énormément de choses.

Un projet CDG 2020

RECAT est on ne peut plus clairement inclus dans CDG 2020. Rappelons-le, CDG 2020 affiche l'objectif ambitieux d'une capa à 80 arr/h pour 2020. Un petit calcul technocratique, que les pontes de la DSNA et du CDM n'auront pas manqué de faire, dit que 5,5 % d'une P2 représentent environ 4 avions. Presque la moitié du chemin serait déjà parcourue grâce à ce seul projet !

Encore une fois, ça n'est que très théorique puisque l'épineuse question du dégagement de piste n'est toujours pas réglée.

Un autre projet CDG 2020 doit cependant apporter des réponses à ces sujets : il s'agit de HIRO (High Intensity Runway Operations), dans lequel les compagnies doivent prouver si des gains de temps d'occupation de piste sont faisables.

Suite au verso >>>



Pas de chance, on n'attendra pas d'avoir les résultats pour lancer RECAT : aux premiers qui mettront 3NM entre deux 747 de vérifier si ça passe...

Un projet mal mené

Comme c'est devenu une habitude, ce projet est mené avec des méthodes et une organisation indigne de l'enjeu qu'il représente.

Tout d'abord, comme le DGAC lui-même a pris l'engagement de faire RECAT, on fonce sans qu'aucune voix ne s'élève pour émettre le moindre doute. Du coup, on s'épargne l'analyse locale de pertinence et de faisabilité et on préfère tout mener dans la précipitation. Un seul objectif semble pouvoir expliquer un tel comportement : ne pas laisser le système FAA devenir le standard OACI.

Du coup on se contente d'un GT animé par la personne qui fait aussi les supports de cours, les procédures, les consignes, l'organisation des simulations...

Ignorant un mémoire rédigé à Eurocontrol sur l'apprentissage, les FH et mécanismes cognitifs appliqués à RECAT, on demande aux contrôleurs leur avis sur les nouvelles lettres de catégories : ils ont trois jours pour répondre à un sondage en ligne ! Impossible de vérifier qui vote, ni combien de fois, et tout sera fini avant que nombre de contrôleurs ne puissent relever leur mail pro ! Le simple fait de parler du « changement d'une vie » à propos de RECAT, à 3 ans de basculer en environnement électronique, en montre le niveau de rigueur.

Pourtant ce mémoire, rédigé en 2009, préconise un lettrage le plus éloigné possible du système en vigueur, pour accélérer le désapprentissage et limiter les confusions. Il explique aussi que les méthodes d'apprentissage se basant sur l'existant pour retrouver la règle sont les moins efficaces pour l'appropriation. Il établit également, comme l'OACI, que 6 catégories (i.e. 36 combinaisons) sont un nombre extrêmement élevé pour un cerveau humain, notamment en période de forte charge cognitive telle qu'une pointe de hub. Il ajoute qu'il faudra donc des outils d'aide à la décision appropriés.

D'ailleurs, RECAT prévoit aussi la réduction des normes au départ, mais on n'en entend presque jamais parler : jugé trop compliqué cette fois, on ne le fera pas...

Un projet plein de mensonges

Mais puisque la désinformation ne s'arrête pas là, voici un petit florilège des vérités partielles qu'on a pu entendre de la bouche de certains membres de l'encadrement :

- « plein d'aéroports le font déjà ailleurs » : quelques aéroports le font à l'étranger et il est intéressant de se pencher sur ce qu'ils font. Aux USA, c'est simple : quand il fait beau, la réglementation prévoit que les avions se séparent à vue et l'aéroport vedette que l'on cite n'accueille quasiment qu'une seule compagnie. Cette

compagnie a équipé ses avions d'un système embarqué qui détermine et pilote la distance par rapport au précédent : l'ATC ne s'occupe de rien. Ailleurs, chacun fait sa propre tambouille : c'est d'ailleurs pour ça qu'il n'existe aucune normalisation alphabétique ni de répartition formelle des aéronefs dans les catégories. De plus, il ne s'agit en Europe que d'aéroports de moindre importance : ni Heathrow, ni Francfort ne participeront à RECAT. Pourquoi ne voient-ils pas l'intérêt du projet ?

- « il n'y aura pas d'augmentation de capa » : c'est un projet CDG 2020 ! Souvenez-vous, le grand concept qui doit relancer le CDM en affichant l'objectif de 80 arr/h ! D'ailleurs le CR du dernier GT Capa en atteste : il prévoit une augmentation de 2 arr/h en mai 2016 pour les « premiers bénéficiaires RECAT » et une seconde de 2 arr/h à l'été 2017 intitulée « fin d'appropriation RECAT ».
- « ça permettra d'éviter des remises de gaz » : pardon, mais le meilleur moyen d'éviter des remises de gaz reste l'entraînement. Et si l'on veut que le passage à RECAT soit utile, il faudra bien appliquer les nouvelles normes. D'ailleurs, il est dans l'ADN des contrôleurs de CDG de viser la norme. Donc ça n'évitera rien du tout, sauf si on recommande de viser les anciennes normes pour avoir de la marge. Ce qui revient à reconnaître que RECAT n'est pas vraiment nécessaire...
- « il y a eu déblocage d'une ligne de crédit pour que la DTI puisse changer les codes de turbulence, il faut le faire maintenant » : là, c'est carrément une blague. Pour une fois que la DTI ne fait pas prendre un retard colossal au développement d'un outil, il faudrait que l'opérationnel se plie à son emploi du temps ? Les changements s'auto-détruisent si on ne s'en sert pas ? Ou est-ce seulement pour tenter de justifier presque 200 000€ d'investissement pour l'ajout de 3 lettres dans un système dont on se débarrasse dans 2 ans ?

Un projet pas pertinent

Personne n'a donc remis en cause les calculs fournis par la DGAC à Eurocontrol. Mais surtout, personne n'est en mesure d'expliquer comment ont été faites les estimations. Ainsi, comme l'annonce déjà la sub contrôle, il y aura une note ou une consigne pour ne pas appliquer la séparation RECAT entre les H à cause du temps d'occupation de piste : non seulement cela confirme que faire RECAT avant HIRO est une ineptie, mais en plus cela signifie que le gain de 5,5 % n'aura pas lieu. Cependant personne ne sait combien il va rester...

Par ailleurs on sait :

- qu'il n'y aura de gain que pendant les pointes et que seule la P2 atteint notre capa max : on se bat donc pour un gain de 4 avions par jour max ;
- qu'en saison hivernale il n'y a pas la demande sur la P2 ;

Suite en page 3 >>>



- qu'en LVP non plus ;
- qu'en saison estivale les limitations de CDG sont les parkings, comme l'attestent les attentes systématiques d'une poignée d'avion pendant de longues minutes chaque matin.

De plus, la formation prévue ne permettra pas aux contrôleurs de maîtriser les nouvelles normes lors de l'instauration de RECAT. Il faudra donc qu'ils finissent d'apprendre sur le tas. La surcharge cognitive en pointe étant un élément de difficulté dur à estimer, il faudra poser des capas. Pendant combien de temps ? Ça se fera au pifomètre puisqu'aujourd'hui il n'existe aucune statistique consolidée sur les transgressions de turbulences de sillage : aucune donnée QS ne pourra donc étayer les décisions. On se contentera d'impressions des gens présents en GT Capa. Sauf si quelqu'un décide que l'avis du GT ne lui plaît pas...

Un projet foireux

- Aspect légal :

Le RCA 3 doit être modifié en septembre. Mais les pilotes auront une réglementation différente aux USA et le reste de l'Europe fera de la norme OACI. Que feront les équipages ? Accepteront-ils d'être rapprochés des H et des A380 ? Et d'ailleurs, les ATR ne sont-ils plus turbulés derrière les B777 ?

D'ailleurs il suffit de lire le dernier CR d'Arax pour s'apercevoir qu'HIRO comme RECAT inquiètent les OSV : risque accru des sorties de pistes latérales, inquiétudes de la combinaison RECAT/séparation visuelle.

- Aspect technique :

CDG fourni l'image radar de Beauvais et Pontoise. Nous sommes les seuls à devenir RECAT pour toute la France, mais ils auront le privilège d'avoir des affichages de catégorie de turbulence différents entre le radar et les strips ! Mais rassurez-vous, la sub contrôle a mandaté un contrôleur pour aller discuter une journée avec les gens présents en tour à ce moment-là à Beauvais et Pontoise et prendre la température. De qui se moque-t-on ? Quand on a un projet impliquant des tiers on envoie un éclaireur discuter avec une poignée de personnes et c'est bon ? La sub contrôle de CDG va profiter de l'absence d'encadrement dans ces terrains pour décider à leur place ? On va imposer à des contrôleurs ICNA, d'avoir des informations incompatibles avec leur cadre réglementaire sur le radar et en contradiction avec les strips ?

C'est d'autant plus inacceptable qu'il y aura dans SYSAT une solution à ce problème d'export : nos étiquettes, devenant radicalement différentes, seront ajoutées par-dessus les couches STR et EXSA du CAUTRA. Le problème sera résolu de lui-même !

- Aspect capa :

Aujourd'hui aucune baisse de capa n'est prévue à la mise en place de RECAT ! C'est surréaliste ! Qu'espère-t-on ?

Qu'après une journée de formation, chacun connaîtra les nouveaux espacements aussi bien que ses tables de multiplication ? Pire, le GT Capa prévoit une hausse de capa dès mai 2016 : avant même d'avoir pris les 1res charges de la saison estivale ! C'est une farce dont on rirait bien fort si ça n'était pas si irresponsable.

Un projet dont on n'a pas les moyens

La situation des effectifs à CDG est préoccupante et on va voir les 1res équipes à 14, chose qui ne s'était pas produite depuis longtemps. La situation en sub n'est pas meilleure et le bilan que nous avons dressé de la sub instruction il y a un mois est affligeant. Le simple fait que ça soit la sub contrôle qui fasse les supports de formation au lieu des FC de l'instruction est lourd de sens et il n'y a aucun doute que la sub contrôle aurait largement assez de travail à abattre sans RECAT.

Plus globalement, la formation RECAT, prévue sur une journée (en lieu et place d'une vacation ou récupérable si faite sur un jour de repos), coûtera donc en effectif une journée de travail par contrôleur qualifié LOC ou au-delà et plus encore pour les formateurs en équipe ou en sub (qui fourniront d'ailleurs le plus gros de l'effectif).

Peut-on se permettre de perdre 300 jours de travail pour gagner 4 avions par jour de beau temps en période estivale ?

D'ailleurs, au vu de l'hémorragie des effectifs en équipes, ça ne serait pas un peu de la monnaie de singe, ces récuts ?

Enfin, tant que l'incendie du service technique n'est pas éteint, il est absolument inenvisageable de mettre en route aujourd'hui des formations qui auraient des mois quand les nouvelles bandes CA seront enfin installées.

Proposition SNCTA

Le SNCTA refuse la détérioration technique de nos conditions de travail. Nos outils sont obsolètes et nous interdisent les développements technologiques ? Ce n'est pas la faute des contrôleurs. Nos effectifs sont en diminution et on ne pourra donc pas mieux former les contrôleurs ? Ce n'est pas de leur faute non plus. Notre organisation est incapable de mener efficacement un projet d'envergure ? Les contrôleurs font chaque fois le tampon, maintenant ça suffit.

Les ICNA de CDG ont déjà dû gérer DMAN et son avalanche de strips, Grenelle et sa formation bâclée, Cœur de nuit et ses procédures ratées, AMAN et son système de calcul vérolé : ils ne feront pas RECAT, le projet hors-sujet.

Suite en page 4 >>>



Cependant, il est dans le sens de l'histoire de faire évoluer les normes de turbulence de sillage et nous ne voyons aucun inconvénient à participer à l'effort national spécifique à CDG, de soutenir Airbus et l'A380.

C'est pourquoi, fidèles à nos valeurs et sachant que les intérêts de chacun s'y retrouveront, nous faisons la proposition suivante :

- RECAT ne sera pas mis en place en décembre, les catégories JHML seront conservées ;
- En aucun cas RECAT ne sera mis en place sous environnement CAUTRA ;
- Les réductions de turbulence de sillage derrière l'A380 seront adoptées par CO conformément aux évaluations RECAT ;
- La QS sera mandatée pour établir des statistiques précises pour mesurer et éclairer les risques de transgression de la norme et leurs implications ;
- Un chef de projet RECAT en charge de coordonner le travail de toutes les subs sera nommé ;
- Les séparations RECAT seront confrontées aux résultats du projet HIRO ;
- Les calculs de gains de capa attendus seront refaits en tenant compte des problématiques de dégagement de piste et notamment en fonction des résultats du projet HIRO ;
- Les calculs de gains de capa attendus seront explicités en détails aux personnels et à leurs représentants ;
- En fonction de ces nouveaux calculs, la pertinence du projet RECAT sera réévaluée ;
- Si le projet RECAT reste finalement d'actualité, il sera recherché dans SYSAT des solutions techniques pour limiter l'impact cognitif sur les contrôleurs ;
- Une étude de sécurité locale sera menée par une entité indépendante de la subdivision contrôle, en charge de la réalisation et de la subdivision instruction, en charge de la formation.

Cette proposition, résultat d'une longue argumentation que nous pouvons compléter bien au-delà de ce document, n'est finalement que le processus qui aurait naturellement dû être organisé pour un tel projet.

Faute de cela, nous constatons une fois de plus que l'incompétence de la DSNA à la conduite de projet persiste et suspectons fortement que les lobbys aéronautiques soient les seuls à prévaloir aux décisions.

Face à ce constat, ne doutez pas que nous mettrons toute la puissance syndicale en œuvre pour défendre les contrôleurs des errances de leurs supérieurs.

Renforcez notre poids et adhérez au SNCTA : www.sncta.fr/adherer-au-sncta

