

FdS et codes 1000 : des mesures à généraliser

APRÈS LA CONSIGNE SYNDICALE PUBLIÉE CETTE SEMAINE, LA DO SE RANGE À L'EXPERTISE DES CONTRÔLEURS. EST-CE LE DÉBUT DE LA COHÉRENCE ET DE LA COHÉSION ENTRE LE POINT DE VUE DE L'ENCADREMENT DE LA DSNA ET DE SES OPÉRATIONNELS ? NOUS AIMERIONS Y CROIRE !

Premières mesures

Dans toute la France, sauf au SNA-RP, la situation évolue favorablement puisque les codes 1000 ne sont plus alloués. Cependant, les vols en provenance de la capitale et de l'étranger *via* le CRNA Est continuent à alimenter le reste du pays en codes 1000.

Paris n'est pas la France

Par ailleurs, la DO n'a pas annoncé d'accélération de la mise en place du correctif. Le plus important reste que le bon fonctionnement de ce correctif soit vérifié avant sa mise en service opérationnelle. Cela nous impose, en attendant, de continuer à agir sur les codes 1000.

La situation de nos collègues du CRNA Nord n'est pas acceptable. Le SNA-RP est la région de contrôle la plus dense de France, elle reste donc très sensible. De plus, c'est elle qui alimente significativement le reste du pays en codes 1000. Cela laisse une brèche importante dans le processus de réduction de risque jusqu'à l'installation du correctif sur le filet de sauvegarde.

Où sont les codes secrets ?

La DO justifie son choix de continuer l'allocation de codes 1000 par le risque de pénurie de codes et d'effets induits de décorrélation. Cet argument est étonnant, d'autant que seuls les 64 codes commençant par 32 ont été rendus par le CRNA Nord. S'il ne peut fonctionner correctement sans mode S en cette période de faible trafic, comment peut-il passer les périodes de forte charge ? C'est d'autant plus surprenant que, depuis l'utilisation du mode S, la corrélation ne se base plus exclusivement sur le mode A mais aussi sur l'adresse mode S

lorsque l'*Aircraft ID* transmis par l'avion correspond à l'indicatif du plan de vol. Comme le prouve la multitude de vols avec un code 1000, avoir plusieurs modes A identiques ne pose pas de problème de corrélation. Ainsi en environnement mode S, deux avions peuvent avoir le même code transpondeur. Notons que,

dans ce cas, la faille du filet de sauvegarde est toujours présente. Cependant, la probabilité que deux codes identiques répartis sur un ensemble bien plus vaste soient en conflit est drastiquement réduite.

Par ailleurs, les contrôleurs savent traiter les problèmes de non-corrélation si nécessaire. Certes, cela augmente la charge de travail et peut nécessiter une baisse de la capacité, mais nous sommes en période de faible trafic... De plus, le filet de sauvegarde fonctionne avec les vols non corrélés.

Une seule consigne : plus de codes 1000 !

Pour ces raisons, en attendant la mise en place du correctif prévue vers le 19 décembre, le SNCTA demande à tous les contrôleurs de continuer d'appliquer la consigne syndicale de suppression des codes 1000, afin d'éradiquer le risque de non-déclenchement du filet de sauvegarde dans l'ensemble de l'espace aérien français.

Concernant la région parisienne, et considérant que le risque évoqué de pénurie de codes est infondé, le SNCTA demande aux contrôleurs de Charles de Gaulle et d'Orly de ne pas alimenter le CRNA Nord en codes 1000 afin de permettre aux contrôleurs d'Athis de disposer d'un filet de sauvegarde totalement fonctionnel. Il demande aux contrôleurs du CRNA Nord d'éliminer les codes 1000 résiduels.

2004 : problème FdS / mode S identifié, correctif prévu avant le mode S.

février 2012 : généralisation du mode S, sans correctif du FdS.

janvier : demande d'explication de la sub. études du CRNA/O alertant sur le dysfonctionnement, laissée sans suite.

avril : rapport de bogue du CRNA/SO, correctif prévu en 2014.

13 octobre : RA-TCAS et non déclenchement du FdS au CRNA/SO.

18 novembre : GT sécurité, malgré les interrogations du SNCTA, aucune réponse satisfaisante n'est apportée.

27 novembre : RA-TCAS et non déclenchement du FdS au CRNA/SO, consigne syndicale du SNCTA.

28 novembre : communiqué DO, arrêt de l'attribution des codes 1000 sauf en région parisienne.

2 décembre : nouvel incident ? ou arrêt des codes 1000 ? À suivre...

Le filet de sauvegarde n'est pas une option de confort pour les contrôleurs. C'est un outil de sécurité et, en ce sens, l'administration doit permettre aux contrôleurs d'en disposer partout et tout le temps lorsque cela est possible, et c'est aujourd'hui possible. Les contrôleurs, quant à eux, ne doivent pas tolérer ses défaillances car, en cas d'incident grave ou d'accident, ils seront les seuls responsables.