

CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DE SECTION - ROISSY-CDG



Débrouille-toi tout SOL...

AUJOURD'HUI EST PRÉVU UN CHANGEMENT IMPORTANT AU SOL SUD. APRÈS LA CONSTRUCTION DE PLUSIEURS TERMINAUX, LES CHANGEMENTS DE FRÉQUENCE, LA REFONTE DU POINT D'ARRÊT 08 ET LES TRAVAUX SUR E, CE N'EST PAS LA PREMIÈRE FOIS QU'ON FAIT UNE PETITE RÉVOLUTION DANS CE COIN LÀ. MAIS C'EST FRANCHEMENT LA PLUS MAL PRÉPARÉE...

Un changement facile ?

Clairement, non ! On change tous les PAI, on renomme de nombreux TWY. Pire, on déplace certains noms qui vont maintenant désigner des endroits complètement différents. Bref, l'idéal pour créer la confusion.

Cependant aucun briefing n'était prévu, ni aucune mesure de régulation. Pourtant nombre de contrôleurs s'inquiètent des premiers jours avec tous ces changements.

Et côté pilotes, est-ce pareil ? Découvriront-ils les modifications le jour J ? Compte-t-on sur leur lecture assidue de l'AIP ?

Apparemment la communication vers l'extérieur a été mieux faite, puisque ADP a conçu une plaquette récapitulative et a collaboré avec la chef de sub contrôle pour rédiger un article de trois pages en anglais expliquant tous les changements. Il y a même un petit rappel historique des autres modifications majeures de l'histoire de CDG.

Un changement oublié ?

Difficile à croire, et pourtant ? Très récemment c'est un meeting aux Mureaux qu'on a « oublié ». La Patrouille de France a fait son exhibition dans une ZRT... qui n'existait pas !

Pour les changements au sol S, c'est aussi la subdivision instruction qu'on a complètement oublié de prévenir. La dernière promo arrivée de l'ENAC ne fera jamais de sol avec les GE et les RP, mais personne ne le savait là-bas : cours pas à jour, simu non plus. Les ILLD ont dû improviser

et chercher eux-mêmes des plans ; on a réussi tant bien que mal à modifier les strips au Simuloc, mais pas ROSE ; les pilotes écho-radar lisaient un plan pour faire la correspondance entre les nouveaux noms donnés par les stagiaires et les anciens pas mis-à-jour dans l'interface...

Une sub débordée ?

Les travaux en tous genres, les missions photo en pagaille, la calibration, RECAT, la reprise de Pontoise, etc : les sujets dont la sub contrôle se charge sont nombreux et complexes. Dans un contexte difficile, il est plus fréquent qu'il y ait des loupés, les gens ayant plusieurs tâches à mener de front et avec un effectif pas toujours nominal.

Cependant sur ce sujet en particulier, plus qu'une erreur, c'est apparemment un choix délibéré qui a été fait de ne pas faire de briefing. Quant à zapper l'instruction, ça semble plutôt tenir d'un fonctionnement en autarcie.

Un fonctionnement aliéné

Notre sentiment, c'est que lentement on a laissé s'installer une dérive malsaine. Nous l'avons souvent évoqué par le passé, mais à CDG on privilégie tellement la formation à minima, persuadé que les contrôleurs sauront encore s'adapter, que plus personne ne s'en rend compte. Pire, ce sont ceux qui écrivent les procédures qui font leurs propres études de sécurité. Petit à petit, on a érigé en système un fonctionnement dégradé qui permet qu'on change tout et n'importe quoi avec le minimum d'info, le minimum de marges, dans un minimum de temps avec le moins d'impact possible sur le trafic :

- nouvelle dénomination des points d'arrêts : une CO le jour de la prise de service suffit ;



- inversion N/F : faite dans la foulée de la refonte du point d'arrêt 08 avec des fréquences qui viennent de changer ;
- moyens radionav en panne : on improvise des calibrations à contre-QFU qui finissent en face-à-face sanglants ;
- LVP et ILS HS : on change de conf et on pose avec 10 noeuds de vent arrière ;
- un ministre décide trop tard pour Grenelle : une journée de formation en vitesse lumière et tant pis si le taux moyen de bonnes réponses au QCM est lamentable ;
- et caetera, et caetera, et caetera.

Ce n'est pas une sub qui ne fait pas bien son travail, c'est un service tout entier qui marche sur la tête. Les garde-fous ont presque tous sauté, et CDG fonce la tête dans le guidon. On n'arrive plus à regarder les problèmes, qu'ils soient de sécurité, d'organisation, de management ou de personnel, et on laisse les subs s'enliser dans leurs problèmes. On laisse pourrir des querelles de personnes ou on se satisfait de dysfonctionnements graves, comme s'il étaient des fatalités. En parallèle, on dilue l'information et les décisions par la multiplication des réunions : réunion CDQ, COPILs en tous genres, GT divers et variés, collègue CA. Tout le monde donne son avis, personne n'est écouté, et finalement quelques-uns décident tous seuls, faute de mieux.

La conscience collective de la mission de service publique, du devoir impérieux des contrôleurs d'assurer la sécurité des vols, se dilue.

La rigueur et les principes qui fondent le socle de la sécurité et de la régularité de l'industrie aéronautique s'érodent.

La capacité à remettre en question les projets issus de la hiérarchie ou des partenaires CDM s'évapore.

La compétence à faire notre métier disparaît.

Plus que jamais, les contrôleurs de CDG naviguent en eaux troubles, abandonnés par un système qui dérive au gré des vagues. Ce changement controversé au sol n'est que la partie émergée d'un iceberg gigantesque : presque aucun des problèmes que nous dénonçons depuis un an n'a trouvé de réponse.

Nous écrivions l'an dernier « CDG, en attendant l'accident » : ça n'a jamais été aussi vrai...

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

