

# CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DE SECTION - ROISSY-CDG



## RIDICULE

**NOUS ESPÉRONS QU'AUCUN CONTRÔLEUR NE SE RETROUVERA DANS UNE SITUATION CRITIQUE SUITE À LA MISE EN PLACE OPÉRATIONNELLE DE RECAT, MAIS NOUS SAVONS MALHEUREUSEMENT QU'IL FAUDRA QUE LA CHANCE SOIT AVEC NOUS POUR QUE TOUT SE PASSE BIEN.**

### Des lettres anti-FH

Nous avons à de nombreuses reprises évoqué un rapport rédigé en 2008 par une experte FH d'Eurocontrol que les meneurs du projet ont ignoré. Ce rapport dit ni plus ni moins que, pour des raisons pédagogiques et FH, on ne pouvait faire un plus mauvais choix de lettres que celui qui a été fait. Cela fait de nous le seul terrain RECAT au monde à ne pas utiliser ABCDEF...

Nous avons plusieurs fois alerté le comité de suivi RECAT qu'en plus de rendre plus compliqué l'apprentissage des nouveaux espacements, la confusion mentale induite par les lettres communes aux deux systèmes créait de facto une fragilité évidente pendant la phase de transition.

L'organisme a reconnu que notre remarque était fondée et qu'elle n'avait pas été examinée par l'étude de sécurité. Et pour cause : il est écrit en préambule de celle-ci que les « experts » (i.e ceux qui ont répondu au Doodle) ayant validé cette nomenclature, elle n'est donc pas dans le champ de l'étude.

Après s'être renseigné sur les conséquences d'un éventuel changement, l'organisme est revenu avec la réponse que ça ne coûterait rien, si ce n'est de retarder le projet d'environ 6 mois.

### VISSEC n'est pas RECAT

Autre surprise de dernière minute : VISSEC n'est pas RECAT. En cas de panne, on aura les lettres des anciennes catégories de turbulence sur l'image secours !

C'est un énorme problème de sécurité qui se fait jour. En effet, lors des simulations réalisées à Brétigny l'été dernier, un élément très important est ressorti : quand on demande aux contrôleurs d'appliquer des valeurs de séparation qui ne correspondent pas à la nomenclature de lettres, c'est un carnage cérébral qui dégénère immédiatement en position.

Face à nos reproches, on nous a expliqué que ça ne serait pas un problème car on poserait des capas pour compenser ! A la question de savoir si l'encadrement savait prévoir les pannes pour poser en amont les capas nécessaires, on a d'abord entendu un silence gêné. Puis, nos éminences grises ont décrété qu'il suffirait d'une consigne opérationnelle expliquant qu'on mettrait

6NM entre chaque vol, ou parfois 8 si c'est un Light, afin d'être sûrs : « le but n'est pas de faire de la capa dans ces cas-là ».

Après un sarcasme, dans lequel nous avons reconnu qu'effectivement ça serait plus facile d'avoir à rajouter de l'espace entre les vols si la panne survient en pointe, on nous a expliqué que de toute façon les pannes n'arrivaient pas souvent. Le fait que justement cela veuille dire que ce sont des moments d'autant plus vulnérables, où tout changement supplémentaire correspond en fait à une aggravation de la situation déjà dégradée, a paru n'avoir que peu de sens pour notre encadrement. Cerise sur le gâteau, il suffirait d'attendre 6 mois, là encore, pour que VISSEC soit compatible.

### Passage en force

Nous avons donc pointé du doigt que ça tombait rudement bien : 6 mois pour VISSEC et pour une nomenclature de lettres meilleures, cela permettrait en plus de faire la MESO avant la saison hivernale, comme initialement prévu, plutôt que juste avant les plus grosses charges de trafic...

Avantage supplémentaire, on aurait pu profiter de l'intervalle pour étoffer la formation et assurer aux contrôleurs de maîtriser presque parfaitement le nouveau système dès son implantation. Une démonstration dont ils reconnaissent en off que c'est effectivement ce qu'il faudrait faire.

Mais non : on va mettre en service, en prétextant un contexte compliqué et un calendrier contraint. Si vous ne voyez pas de rapport c'est normal, ces explications ne sont que de la pure langue de bois, une excuse administrative, pour ne pas dire qu'un ponton a promis à un autre ponton qu'il pouvait se vanter, auprès d'on ne sait qui, que RECAT serait mis en place et que quelqu'un, entre le ministère et le DO, allait vraiment passer pour un plouc sinon. A moins que ça ne soit un cadeau fait à Jean Jezequel, figure historique du CDG qui va dans le mur, mentor de la sub contrôle et instigateur du projet local... Qui sait ? Mais c'est une raison indigente, issue d'un système en inadéquation chronique avec l'opérationnel.

*Suite au verso >>>*



## Une formation pendant... les vacances !

Nous avons critiqué la formation initialement prévue, elle a donc été un peu revue (comprendre, on a donné de l'argent à une boîte privée qui n'a presque rien changé), et tout le monde a fait semblant de croire que c'était bien.

Passons sur les erreurs qui restent dans le support powerpoint, et sur le fait qu'on ne montre presque pas quels types avions correspondent à quelle catégorie, en dehors du cas complexe du 737 qui change de lettre selon les modèles : après tout l'important est de savoir les lettres, puisqu'elles permettent de tout retrouver.

Domage, par contre, que les personnes ayant écrit le questionnaire d'entraînement n'aient pas été mises dans la boucle, et que la moitié des questions portent sur le type avion... Ce questionnaire, fabriqué suite à une demande du SNCTA serait louable, s'il n'était pas inaccessible en dehors du travail : avec seulement 8 ordinateurs en accès libre en salle et 2 en tour, pour plus de 200 contrôleurs, quelle riche idée. On entre dans le pénible quand on s'aperçoit qu'on ne peut pas connaître son score à la fin. Cela devient navrant quand on apprend qu'un de nos collègues contrôleur a développé une application qui remplit toutes les fonctions dont nous aurions besoin, disponible sur Android...

Notre administration est-elle donc devenue à ce point incapable de faire que ses agents sont maintenant chaque fois meilleurs qu'elle ?

Quant aux dates retenues pour les créneaux de simulation : malgré les avertissements en sub contrôle comme en sub instruction, on a maximisé les créneaux en plein pendant les vacances scolaires ! On rigolerait, si pour se faire on n'avait pas réquisitionné des pilotes écho-radar jusqu'à Toulouse... Bizarrement, il a été difficile de remplir les créneaux supplémentaires, dont beaucoup ont finalement été annulés. Tellement compliqué qu'on a été jusqu'à solliciter certains agents pour venir sur leurs horaires de travail sans être retirés du tour de service : heureusement il a été fait machine arrière.

## Briefing obligatoire, vérité facultative

Il ne fallait pas manquer le mot de l'organisme tout de même ! On a murmuré que les syndicats avaient participé à l'amélioration du projet, laissant entendre que maintenant il était bon, et taisant qu'on s'était aperçu ni plus ni moins que RECAT seul n'amenait rien qu'on n'aurait pu gagner autrement, et de manière beaucoup plus simple. Et pour contrer les interrogations quant au fait que les compagnies ne font pas HIRO, on nous a servi la délicieuse métaphore « du caillou qu'on préfère dans la chaussure des compagnies aériennes » ! Nous mettons donc en place un système inutile parce que la plupart des gains pouvaient être obtenus sans re-catégorisation et que ceux, théoriques, qui restent, sont irréalisables aujourd'hui.

Puis ce fut au représentant de la sub contrôle qu'on demanda un numéro de funambule : le respect des normes qu'il fallait déjà respecter, mais maintenant vraiment, hein ?!?! ; la séparation visuelle qui n'est pas interdite mais ne l'utilisez pas ; la norme qu'il ne faut pas toujours viser parce que parfois sur la piste ça passera pas... Mais pourquoi ne nous dit-on pas :

- que les OSV d'Air France ont demandé aux équipages de ne pas accepter de séparation visuelle parce qu'ils ne sont pas confiants dans les séparations RECAT ;
- qu'on n'a aucune idée de la réaction des pilotes qui auront des systèmes de normes différents entre Roissy et Orly ;
- qu'aucun contrôleur dans le monde ne fait RECAT, parce qu'en Europe nous sommes les seuls, qu'aux USA tout se fait en séparation visuelle, et qu'à Dubaï on ne fait qu'entre Heavy uniquement pour Emirates ;
- que dans environ 50% des cas, séparer des Heavy à 3 NM ne passe pas à la piste d'après les statistiques précises du STAC ;
- que les statistiques du STAC montrent que le respect des normes HML est tel, qu'on va parfois jusqu'à des rapprochements qui sont au-delà des normes RECAT : en faisant de même sur une séparation diminuée, c'est *Terra incognita*.

## Un gâchis inutile

Nous l'avons répété depuis le début. Le SNCTA est pour une révision des normes d'espacement, et nous avons prouvé de nombreuses fois qu'on aurait fait aussi bien autrement. Mais le véritable problème est que dans ce dossier, on a agi sans prendre en compte le contexte de CDG aujourd'hui : nous venons de gaspiller plus de 500j de travail pour la formation soit plus de 3 équivalent temps-plein. Les subs ont travaillé pendant des mois sur RECAT, bouleversant leurs plannings et prenant du retard sur d'autres projets essentiels. En parallèle, la semaine dernière, nous avons posé des régulations importantes qui ont généré plus de 1000 min de délai en moins de 12h, et ces situations vont se reproduire de plus en plus souvent dans les semaines à venir. Enfin, le dernier projet d'Air France, qui change son fusil d'épaule plus vite que nous ne pouvons nous adapter, va à l'envers de la nécessité d'implémenter RECAT : ils voudraient diminuer la P2 car cela leur coûte cher, pour renforcer la P3 et ajouter une pointe en cours d'après-midi. Ce lissage de la P2 rendrait RECAT tout simplement inutile.

Nous allons donc mettre en place un système inabouti, périlleux et dont nous n'aurons pas besoin avant des années dans le meilleur des cas...

Une fois encore, l'encadrement de CDG a cédé aux pressions et impose aux contrôleurs des contraintes opérationnelles profondes. Pire, il met sciemment en balance les principes fondateurs de la sécurité des vols : il ne reste plus qu'à croiser les doigts pour que les contrôleurs n'aient pas à rattraper, en position, les erreurs de jugement de sa hiérarchie.

Un pas de plus a été franchi. Un pas que nous n'oublions pas, alors que vous revenez déjà pour demander aux contrôleurs de CDG les plus gros efforts jamais fait dans l'histoire du centre. Arrêtez de tirer sur la corde : si nous lâchons, vous serez les premiers à tomber.

Renforcez notre poids et adhérez au SNCTA : [www.sncta.fr/adherer-au-sncta](http://www.sncta.fr/adherer-au-sncta)

