



CONFLITS DANS L'AIR

GS MESO 4-Flight : l'horloge tourne

Le projet *4-Flight*, démarré il y a plus d'une décennie, approche de sa mise en service opérationnelle au CRNA-SE qui est annoncée pour le mardi 6 décembre à 7h00 locales. Alors que les contrôleurs aixois sont dans la dernière phase de leur transformation, l'organisation autour de la MESO *4-Flight* laisse encore de nombreuses questions sans réponse. Lors des réunions préparatoires bilatérales et à nouveau en GS MESO 4F ce 5 octobre, le SNCTA a fait part de ses remarques et de ses demandes pour que les contrôleurs relèvent ce défi majeur dans les meilleures conditions possibles.

GSO : véritable instance ou coquille vide ?

Afin de suivre la mise en service de *4-Flight*, un groupe de suivi opérationnel (GSO) va être mis en place. Si en première approche, ce GSO ressemble au GMO (groupe de mise en œuvre) qui a fait ses preuves en matière de concertation à Reims, son fonctionnement semble en réalité différent. En effet, nous n'avons à ce stade aucune garantie que l'administration suive l'avis du GSO concernant, entre autres, la remontée des capacités ou la gestion de la salle.

Le SNCTA demande que ce GSO constitue une instance opérationnelle permettant :

- ☺ de traiter les questions opérationnelles sans politisation des débats, ni par les organisations syndicales, ni par l'administration retranscrivant les pressions des compagnies aériennes ;
- ☺ de servir de lieu d'échange et de REX sur l'armement et l'urbanisation de la salle, sur les problèmes techniques rencontrés, sur la gestion des capacités en toute sécurité, etc.
- ☺ de s'appuyer sur le professionnalisme des contrôleurs aixois pour acter les décisions, incluant l'ensemble des équipes.

Le GSO ne saurait être une simple chambre d'enregistrement : il doit être un lieu de décision basée sur l'expertise de l'ensemble des équipes.

La gestion des capacités à la MESO

La MESO présente différents défis pour les contrôleurs aixois qui seront tout juste transformés. Si le SNCTA salue la possibilité d'un retour arrière sous CAUTRA à ce stade jusqu'à mi-février (chose qui n'était pas acquise en première intention pour Reims !), il incite à la plus grande prudence au moment de la bascule (à l'instar de ce qui était prévu lors de celle de Reims les 48 premières heures !).

La sécurité est une priorité. Le SNCTA demande d'appliquer MV-50% lors des premières heures post-MESO pour l'aborder avec plus de sérénité.

Plan de délestage et plan de remontée des capacités

Si la MESO *4-Flight* constitue nécessairement une source de délais à court terme, c'est en réalité un investissement pour le réseau européen et les compagnies aériennes. À ce titre, un plan de délestage du CRNA-SE comportant différents scénarios de contournement des espaces aixois doit être négocié avec les centres adjacents et Eurocontrol tant pour l'hiver que pour l'été 2023.

À ce stade, ces négociations ne sont ni abouties, ni communiquées. Pour autant, l'administration prévoit de déclarer au *Network Manager* une remontée des MV à -20 % en janvier puis à -10 % en février.

Pour le SNCTA, l'administration ne peut décider seule des échéances de remontée de ces MV. Celle-ci doit être progressive et confirmée en GSO par les contrôleurs, premiers acteurs de la sécurité et utilisateurs du futur système.

Le SNCTA demande un plan de délestage cohérent et une remontée des MV décidée en GSO.

Accompagnement par les formateurs

Un certain nombre d'experts CDS et contrôleurs (F4F, D4F, E4F, I4F) seront présents en salle pour assister leurs collègues sous le casque.

Si la mise en place de cet accompagnement opérationnel est à saluer en matière de sécurité dans les jours post-MESO, le SNCTA a négocié des compensations pour ces experts qui apportent leur soutien à la salle.

Cependant, le nombre d'experts programmés est prévu de diminuer à des dates d'ores et déjà fixées par le service puis de disparaître totalement. Le SNCTA demande que le GSO soit consulté avant d'acter la fin de la présence d'experts en salle de contrôle pour que les équipes puissent juger et décider de la pertinence de mettre fin à cet accompagnement.

Par ailleurs, l'administration ne prévoit pas d'experts en salle lors des week-ends de Noël et du jour de l'an. Par cohérence, pourquoi leur présence ne serait-elle pas utile pour leurs collègues ces jours-là ? Le SNCTA demande qu'un appel au volontariat soit mis en place pour que des experts puissent se manifester sur ces week-ends. Il demande également une compensation à la hauteur de l'effort particulier demandé sur cette période.

Le SNCTA demande que la poursuite ou l'arrêt de l'accompagnement en salle soit décidé en GSO.

Instruction sur position

Le Service Exploitation a fait le choix de ne pas modifier l'organisation générale de formation des contrôleurs non qualifiés dans le centre. Il revient donc aux équipes de continuer à assurer l'entraînement de leurs élèves sur position. Cependant, les changements de méthodes de travail sont tels qu'on peut aisément admettre certaines réticences à assurer, dans un premier temps, l'entraînement sur secteur réel. Le SNCTA a défendu le fait qu'aucun contrôleur ne soit obligé d'entraîner sur secteur réel tant qu'il ne s'en sent pas capable. Ainsi, des simulations devront être proposées aux équipes pour continuer à former leurs élèves, en cas de besoin.

Le SNCTA a défendu une ISP non contraignante et l'accès aux simulateurs pour permettre la formation des élèves en toute sérénité.

Alors que la transformation des contrôleurs aixois touche à sa fin, l'étape cruciale de la mise en service se dresse devant nous. La MESO mérite une approche prudente et raisonnée, pour pouvoir progressivement atteindre les objectifs espérés. Le SNCTA, porteur de progrès pour la profession, reste vigilant : cette évolution doit s'appuyer sur l'expertise et le professionnalisme des contrôleurs, acteurs de première ligne qui doivent être consultés en GSO. Pleinement conscient que la MESO est le début d'une nouvelle ère pour le CRNA-SE, le SNCTA agira pour garantir une transition apaisée et accompagner les contrôleurs dans ce nouvel environnement.

Formation post-MESO

La remontée de trafic en 2023 se fera dans des conditions inédites après le passage sous *4-Flight*. Le SNCTA considère qu'une formation post-MESO est nécessaire pour permettre aux contrôleurs d'appréhender dans les meilleures conditions possibles la reprise du trafic de l'année 2023. Le SNCTA demande la création d'une **formation spécifique supplémentaire** au cours de laquelle devront être programmées *a minima* :

- ☀ la formation aux versions livrées au premier trimestre 2023, notamment la version V1.4.55 devant comporter de multiples correctifs aux dysfonctionnements relevés par Reims ;
- ☀ des simulations avec des situations orageuses ;
- ☀ des simulations types « remontée de trafic », habituellement largement plébiscitées par la salle.

La période de charge est éloignée de la MESO 4-Flight et du bloc B5. Le SNCTA demande une formation spécifique début 2023 pour préparer les contrôleurs aux situations orageuses, au fort trafic et aux nouvelles évolutions techniques à venir.

Report des congés et récup : du social ?

Compte-tenu des difficultés rencontrées par les ICNA pour les formations et évaluations *4-Flight* tout au long de l'année 2022, l'administration a déjà prévu de faciliter le report des congés par différentes mesures (notamment jusqu'au 31 mars 2023). Pour les mêmes raisons, complétées par l'impossibilité de poser librement les jours de récupération d'ici la fin de l'année du fait de la MESO, le SNCTA demande que les JMT et JRO soient reportés jusqu'à la fin de l'année prochaine, indépendamment de l'état du compte-temps.

Le SNCTA demande le report des JMT et JRO restants de 2022 vers 2023 sans conditions de compte-temps. Pour qu'une transformation technique s'opère dans de bonnes conditions, il est nécessaire de ne pas en pénaliser les acteurs !