



Le 5 février 2010

Communiqué sur la chaîne de responsabilités à la DGAC

Chantons sous la pluie : la DGAC a pris tous les parapluies !

Les ICNA exercent une profession à très hautes responsabilités, où la sécurité des aéronefs et des populations survolées dépend de leurs décisions en temps réel. En contrepartie, ils attendent que l'ensemble de la chaîne de sécurité participe à cette mission et leur permette d'exercer sereinement leur activité. Or, aujourd'hui l'encadrement supérieur de la DGAC, probablement trop préoccupé par la judiciarisation de la société, ne pense qu'à ouvrir les parapluies et à tout faire peser sur les épaules des contrôleurs, transformés en « fusibles ». Dernier exemple en date : les « fiches ATS », qui décrivent comment les contrôleurs sont censés travailler, sans jamais leur avoir demandé leur avis ! Cette logique doit cesser : l'UNSA-ICNA appelle les différentes directions de la DGAC à enfin assumer pleinement leur part de responsabilité.

Un jeu à trois

La DGAC est aujourd'hui principalement composée de trois directions : DTA, DSNA et DSAC.

La DTA (Direction du Transport Aérien) est le régulateur : c'est l'autorité chargée d'établir la réglementation en vigueur (RCA), de choisir les classes d'espace, de définir quel niveau de service doit être rendu à quel endroit.

La DSNA (Direction des Services de la Navigation Aérienne), à laquelle est rattaché l'ensemble des organismes de contrôle, est l'opérateur. Elle a pour mission de rendre le

service dans le cadre réglementaire fixé par la DTA.

Enfin, la DSAC (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile) est le surveillant : sa responsabilité est de s'assurer que l'opérateur rend ses missions de façon correcte et conformément à la réglementation. Elle certifie les outils utilisés par l'opérateur et la façon dont ce dernier interprète la réglementation (comment rendre le service en classe E, par exemple).

La patate chaude

Cette organisation est censée fournir une répartition optimale des tâches et des responsabilités, évitant les conflits d'intérêts. Dans les faits, il s'agit plutôt de dilution de responsabilité, chacun tentant de se refiler la patate chaude, celle-ci atterrissant la plupart du temps sur les positions de contrôle !

La compatibilité IFR/VFR est un bon exemple de ce processus. **Une bonne compatibilité IFR/VFR repose sur un partage des responsabilités entre pilote et contrôleur, clair et connu de tous ainsi sur un classement des espaces simple et cohérent : des espaces de plus en plus contraints aux**

abords des aérodromes, une zone de régulation de taille suffisante, et de l'espace non contrôlé partout ailleurs. Mais en France, les lobbies de toutes sortes (vélivoles, militaires, low cost qui veulent du contrôle mais pas en assumer le coût, etc.) sont puissants et la DTA n'ose pas arbitrer en fonction du besoin et du coût. Le résultat : de la classe E partout, des TMA souvent étriquées, et des coupes d'espace dont la complexité donne le vertige...

Ceci ne satisfait ni la DSNA, qui ne dispose pas d'espaces lui permettant de définir des procédures capacitives, ni la DSAC qui est obligée de constater que tout cela amène à des situations incidentogènes.

Dans un système mature, sécuritaire, **le surveillant ferait le constat de l'inadaptation**

Les fiches ATS

Le « référentiel ATS », qui se présente sous forme de fiches annexées aux manuels d'exploitation des centres de contrôle, décrit l'activité du contrôleur et quel service il est censé rendre en fonction des circonstances. Il s'agit d'expliquer aux ICNA comment la réglementation s'applique en termes opérationnels. A ce titre, il est certifié par la DSAC.

Comme le reste du MANEX, en cas d'incident ou d'accident, ces fiches seront considérées par les autorités judiciaires ou disciplinaires comme des obligations opposables aux contrôleurs. Quand on voit qu'aujourd'hui, la

de la réglementation à la réalité opérationnelle et du niveau de sécurité demandé avec le besoin. Il exigerait du régulateur de revoir sa copie, ou d'assumer ses choix.

Dans le système français actuel, chacun ouvre son parapluie et le contrôleur n'a qu'à se débrouiller. Avec la bénédiction de la DSAC, la DSNA peut tranquillement demander aux ICNA de séparer IFR et VFR et de fournir des suggestions de manœuvre à tous les avions conflictuels quelles que soient les classes d'espace, de ne pas faire de guidage radar en E sans assumer les conséquences en terme de retards à l'arrivée, etc. L'ICNA en poste n'est plus là pour appliquer la réglementation, mais pour pallier aux insuffisances dues à l'absence de courage des autorités !

justice est capable d'inquiéter dans le cadre d'un accident des ICNA qui ont simplement accompli leur mission sans aucune faute, ni violation de la réglementation, chacun réalisera que **le contenu de ces fiches est d'une importance cruciale pour l'exercice serein de notre métier.**

Or, ce référentiel n'a fait l'objet d'aucune consultation des ICNA, que ce soit par des GT ou via les organisations syndicales. La DSNA a imposé « sa » vision de ce que doit être le contrôle aérien et, sans surprise, cette vision est systématiquement à charge pour le contrôleur sur la position.

Morceaux choisis

Issus de MSQS/ACR - Référentiel ATS du contrôleur - §B. Services rendus B.2.2 Compatibilité IFR et VFR en espace de classe D

Abus n°1 : Lecture de la réglementation :

« Les services du contrôle ayant pour objet d'empêcher les collisions entre aéronefs, le contrôleur ne délivre pas d'instruction ayant pour conséquence de créer un conflit entre vols IFR et VFR (en se limitant ensuite à délivrer des informations de trafic) alors que

des moyens réglementaires pouvant éviter de créer ce conflit existent par ailleurs. »

Cette lecture de la réglementation faite par l'administration est très hasardeuse. **En classe D, la responsabilité de la séparation entre un VFR et un IFR est bien du ressort des pilotes,**

le contrôleur aérien ne les aidant que par la fourniture réglementaire d'information de trafic. **Hors ici, il est demandé au contrôleur d'assumer cette responsabilité**, c'est-à-dire d'assumer en classe D les responsabilités de la classe C. Une solution réglementaire existe donc (la classe C), pourquoi n'est-elle pas utilisée ?

Mais cette lecture abusive dépasse le cadre cité par l'administration. Elle engage clairement la responsabilité du contrôleur au-delà de la classe D et des conflits entre IFR et

VFR. En écrivant que « *le contrôleur ne délivre pas d'instruction ayant pour conséquence de créer un conflit* », **l'administration établit finalement que nous avons la responsabilité de l'anti-abordage entre tous les aéronefs (entre VFR, IFR/VFR, VFR/militaire, IFR/militaire, ...) et que cela s'applique dans toutes les classes d'espace** : en clair, nous devons assumer les responsabilités d'une super classe B sans les outils réglementaires et sans la connaissance exacte de tout autre aéronef connu, VFR en particulier.

Abus n°2 : La suggestion de manœuvre d'évitement

« *Dans le cas où les pilotes ne demandent pas au contrôleur de leur fournir une suggestion de manœuvre d'évitement, lorsque le contrôleur estime cependant qu'il se trouve face à une situation d'urgence (exemple : aucun des aéronefs n'a de contact visuel), alors le contrôleur peut, en accord avec la réglementation sur les situations d'urgence, prendre toute initiative qu'il estime nécessaire: il peut de sa propre initiative délivrer une suggestion de manœuvre d'évitement à l'un ou de préférence, aux deux aéronefs (de façon à assurer la compatibilité des manœuvres d'évitement).* »

Quand l'administration estime-t-elle que le contact visuel doit être établi ?

Au-delà des normes techniques de séparation radar, il est très rare que les pilotes se voient. Si nous devons effectivement suggérer des manœuvres dans tous ces cas, alors cela s'appelle de l'anti-

abordage assumé par le contrôleur vis-à-vis de tous les aéronefs et **c'est donc de la classe B.**

En dessous des distances minimales de séparation radar, les moyens techniques communément utilisés ne permettent pas au contrôleur d'évaluer les positions relatives des aéronefs et donc le mettent dans l'incapacité de suggérer une manœuvre d'évitement. Celle-ci pourrait aggraver le conflit. La seule aide qu'il peut apporter est la fourniture des informations approximatives de trafic en fonction des éléments dont il est sûr.

Il est grand temps que l'administration fasse appel aux professionnels pour écrire **ce référentiel ATS** car ce dernier est rédigé en dépit de tout bon sens et **ne peut donc pas être accepté comme un socle réglementaire de notre métier.**

Exemple sur la zone de tir de Bourges

La zone de tir de Bourges (R9) concerne les CRNA de Paris et de Bordeaux. Au CRNA/N, cette zone est visualisée de façon dynamique, avec les plafonds associés en fonction des horaires d'activité prévus. Au CRNA/SO, la même zone est visualisée de façon statique H24, les contrôleurs devant quotidiennement vérifier son activité réelle dans les notes de services journalières. Or, cette zone étant peu souvent active à des niveaux « pénalisants », un affichage dynamique serait évidemment bien plus opérationnel et moins incidentogène – personne n'étant à l'abri d'une lecture trop rapide de ses notes de service.

Or, il serait aujourd'hui impossible de certifier à Bordeaux la procédure utilisée à Paris (« évènement redouté » : absence de l'agent rentrant les horaires d'activité dans le système) ! Les salles de contrôle ne peuvent ni comprendre ni accepter une telle logique où le management de la sécurité s'oppose à l'amélioration du niveau de sécurité... C'est vrai qu'il est plus simple pour nos dirigeants de ne pas assumer leurs responsabilités et de tout rejeter sur les contrôleurs qui sont, plus que jamais, seuls à assurer la sécurité dans le ciel.

Gérer la sécurité n'est pas la faire

Tout le monde peut se rendre compte à quel point le « management de la sécurité » a pris une place importante dans la Navigation Aérienne : SMQS, ISO, ESARR, etc. Nul doute qu'une certaine formalisation des processus et une rigueur accrue dans le suivi de notre activité ont contribué à une amélioration du niveau de sécurité. Mais **l'omniprésence et la toute-puissance du management de la sécurité se révèlent aujourd'hui handicapants et finalement, par moment, contre-productifs pour la sécurité**. Lorsque sous couvert de certification, on refuse de mettre en place des outils nécessaires, ou des procédures plus sécuritaires que les précédentes, on a la preuve que « manager » la sécurité, et la faire, sont bien deux choses différentes. (cf. encadré sur la zone de tir de Bourges)

Car assurer la sécurité, ce n'est pas piloter des indicateurs depuis un bureau, sans compréhension globale de la situation ou de l'activité menée. Que penserait-on d'un médecin qui ne traiterait que les symptômes sans se soucier de la cause ? Assurer de la sécurité, c'est étudier la situation dans sa complexité avec humilité, en s'entourant de l'expertise opérationnelle nécessaire, pour ensuite mettre en place les outils et processus nécessaires au travail en temps réel des agents. Assurer de la sécurité, c'est savoir remonter les vraies difficultés à l'échelon du dessus (jusqu'au législateur si nécessaire), c'est faire des choix et les assumer. C'est toute une culture qu'il faut changer chez les hauts fonctionnaires de la DGAC !

L'UNSA-ICNA considère que les fiches ATS ne sont pas suffisamment en adéquation avec la réalité opérationnelle et met les contrôleurs en situation difficile à leur insu. A ce titre il exige leur retrait immédiat en attendant de les mettre en cohérence réglementaire. A défaut, nous avertirons le Procureur de la République du désengagement de l'administration de ses responsabilités pour les faire injustement peser sur les personnels.

L'UNSA-ICNA demande aux différentes directions de la DGAC d'assumer leurs responsabilités et de cesser de se défaire sur les contrôleurs en position.

L'UNSA-ICNA souligne l'importance d'une expertise opérationnelle Navigation Aérienne tant à la DSAC qu'à la DTA. Il demande l'étude d'un dispositif de « détachement » pour permettre aux ICNA d'y apporter leur expertise.

Notre site : www.icna.fr

Votre contact : unsa@icna.fr