

Aix en Provence, le 11 avril 2016

La technologie, le déclin de la DSNA?

**“C’est pas grave,
les ICNA sont là!”**

et sauront faire avec... ou sans!



Il suffit de regarder l'état de nos outils pour comprendre pourquoi le protocole n'aspire qu'à plus de productivité sur le seul dos des femmes et des hommes, qui pallient depuis bien longtemps aux errements de la DSNA. Il est temps de rappeler que **si les ICNA et les IESSA ont une obligation de résultat, l'administration a quant à elle une obligation de moyens !**

Or les moyens se résument à des communicants et du papier glacé:

Il s'agit aujourd'hui surtout de bruyantes auto-célébrations au salon de Madrid ou ailleurs sur de grandes réussites techniques... fantasmées.

En réalité, ces percées sont surtout de nouveaux trous dans la gestion de la sécurité du contrôle du trafic aérien, quelques exemples récents ou à venir à très court terme:

> CPDLC (data-link):

Nous en attendions beaucoup... Et rien, sauf "check mic". Le reste est inutilisable faute à un rafraîchissement incertain, toutes les 6 minutes, des serveurs qui bloquent le passage des infos data-link, et surtout une incertitude sur qui a réellement l'avion en contact, le tout sans collationnement. Dommage on perd ici un vrai gain de capacité! **Implanter un tel outil après des UOP (Utilisation Opérationnelle Programmée) fantoches, le qualifiant d'opérationnel est juste irresponsable. Papier glacé, auto-congratulation, on ne respecte même pas le règlement 29/2009 européen de 2013 et on bluffe pour ne pas payer l'amende.**

> Filet STCA (filet de sauvegarde):

La pression se fait de plus en plus forte pour installer ce filet de sauvegarde nouvelle génération qui devait être beaucoup plus pertinent que le précédent. Il reste cependant une faille de sécurité ENORME que les experts DTI peinent à combler: un cas de déclenchement tellement tardif que le contrôleur ne pourra entreprendre aucune action !

Sécurité assurée: ZERO, sur le système ultime de secours, rien de moins ! Notre Service et la subdivision étude résistent, seuls, jusqu'à quand ?

> CAUTRA:

Notre système de traitement plan de vol et STR est désormais bien vieux, bien fragile et sursaturé. Vous en avez déjà entendu parler : des problèmes de corrélation, de vols en cyan, voire de décorrélations suivies d'une recorrélation erronée. En fait, nous ne disposons pas pour cause de retard, de non-suivi et saturation des tables d'allocation de code de la dernière version officielle d'Eurocontrol (4.3) Nous sommes encore en 3.26 à Aix... et dans d'autres versions pour d'autres ACC français. Comment en arrive-t-on à une telle déshérence sans que les systèmes de gestion de la sécurité ne s'activent ?

Perdre la corrélation est un surcroît de travail à chaque instant pour les ICNA. Une fausse corrélation ou pire un échange de corrélation est une catastrophe sécuritaire. Et pourtant, nous en sommes là, opérationnellement...

Les dérives de la gestion de la sécurité à la DSNA:

Le système de management de la sécurité, d'études de sécurité, d'alerte et de conformité de projet ne peut fonctionner qu'avec des profils de correspondants indépendants, suffisamment experts et implantés dans le milieu de la navigation aérienne pour pouvoir suivre, analyser, évaluer, mettre en garde, et ne pas hésiter à dire "non, impossible, à revoir, à recommencer, à abandonner". Il faut qu'ils puissent exercer leur expertise en étant à l'abri de toute forme de pressions.

Las, ces experts de la sécurité le sont en administration, experts en rapport avec des lignes vertes en bas des documents, sont prêts à jouer sur les occurrences de risques (facile avec 1 million de vols par an), prêts à rédiger des études de sécurité complaisantes, bien policées pour que tout finisse toujours bien... sur le papier, plutôt que d'assurer réellement le niveau de sécurité offert par les services de la Navigation Aérienne.

➤ ODS / MAGRITTE :

Les machines graphiques ODS sont en bout de potentiel. Il faut les changer et tester les nouvelles (Magritte), très rapidement. Pourquoi pas en mai-juin, à Aix, pendant les week-end les plus chargés et sur les secteurs les plus souvent ouverts ?

Il faut encore ferrailler dur, juste pour faire comprendre que cette idée est porteuse de dangers et de problèmes, parce que l'UOP, on va la faire en mai-juin.

➤ 4 Flight

Le grand projet 4-flight avance malgré lui, à la force de quelques détachés convaincus. Sans moyens, sans stratégie précise, sans écoute des experts ni dialogue social approprié avec les IESSA ; les retards s'accumulent, et les coûts explosent. ET QUE FAIT LA DSNA ? un audit en catimini par une boîte privée... Et la création d'une unité d'observation dénommée "Daylight"...

« Tout ce qui est susceptible de mal tourner, tournera nécessairement mal »

Edward A. Murphy Jr.

L'UNSA et plus généralement les ICNA n'acceptent plus cette politique d'affichage poussée par une vision court termiste qui cherche continuellement à faire peser le devoir de réussite sur ses forces vives, les opérationnels.

Les seuls vrais gains de performance (sécurité et capacité) sont toujours passés par des améliorations sereines des procédures et techniques, mais certainement pas en mettant toujours plus de pression sur les personnels.

➤ A-MAN (séquenceur d'arrivées)

Alors qu'AMAN II est reporté de 3 mois tous les 2 mois, X-MAN, qui est un AMAN pour Londres où Reims préséquence, lui, est en service et fait l'objet de communications flamboyantes. Sans AMAN Aix, ça stacke à Lyon, la capa reste à 4 et pas à 6 à LFMD comme prévu dans Nice V3. Pour le Grand Prix de Monaco et le Festival de Cannes, pas de problème ! Enfin, pour la DSNA, parce que les ICNA et la FMP d'Aix font face, dans la difficulté.

Mises en service opérationnel de versions de plus en plus boguées voire inexploitable et nécessitant des retours arrières précipités : que se passe-t-il à DO3/ DTI ?

faute de moyens en personnel, de calendriers contraints, de retards accumulés, les versions arrivent sans avoir été pleinement testées et évaluées. Les UOP sont donc devenues des séances de débogage en LIVE !

Cependant, de l'aveu même de DO/3 (outils en route), les retours d'UOP, les FFT (FNE techniques) non classées "grave" et les EB (Expressions de Besoins) ne sont plus traitées, faute de temps et de personnel. Les priorités sont soit 4F, soit des projets bling-bling. Plus personne n'entretient l'avion sur lequel on vole, mais le Service Com continue de vanter la perfection de la Navigation Aérienne française. Jusqu'au pire ?

Il est grand temps de faire le point et d'arrêter cette gestion dangereuse qui nous mène dans une impasse.

➤ Free solutions n'était qu'un début

Pour faire bonne figure au niveau européen, la DSNA s'est engagée dans de nombreux projets qui font beau en réunions internationales, comme le projet Free Solutions, au lieu de mettre les moyens aux bons endroits. Alors que ce dernier, décidé en haut lieu et imposé (politique du TOP-DOWN), était un non sens sécuritaire et opérationnel, il a accouché au forceps à Aix, grâce en particulier au travail des ICNA qui n'ont pas compté leurs heures pour palier encore une fois aux manquements de la DSNA et en surtout pour garantir la sécurité qui était loin d'être acquise!