

GT DIGITAL ADVANCED TOWER DU 10 MARS 2017

À la demande du SNNA/FO, la DO a concédé la création d'un GT DAT, dont la première réunion a eu lieu le 10 mars dernier. La position de l'administration est claire : « il ne faut pas se brider », c'est-à-dire regarder tout ce qui est faisable sans se poser de limite à priori ! Le SNNA/FO s'est montré dubitatif sur cette démarche...

D'entrée de jeu le SNNA/FO est intervenu pour rappeler que les projets Digital Advanced Tower ne pourront en aucun cas se faire sans que les agents soient au cœur des études. La seule approche technique ne suffira pas ! Le SNNA/FO a demandé que les études lancées intègrent clairement les conséquences de l'introduction de ces nouvelles technologies en matière de facteurs humains et de formation.

Le SNNA/FO a déjà obtenu, au cours de ce GT, que les résultats des études lancées par la DSNA soient présentés directement aux agents concernés, et validés par les CT locaux.

Le SNNA/FO s'opposera à tout projet conduisant un même agent à contrôler plusieurs sites, que ce soit de manière consécutive ou pire, simultanée.

A ce stade, la DO a entrepris trois démarches différentes : 1) des mandats d'étude pour la création de « Ground Tower », tours digitalisées co-implantées sur l'aérodrome contrôlé, 2) des études d'opportunité et enfin 3) un retour sur les projets en cours.

Mandats d'étude des projets Ground-TWR à Bergerac, Saint Etienne et Châteauroux

La DO avance bien vite, elle souhaite étudier des projets afin d'essayer de répondre à des problématiques locales pour s'affranchir de coûts de génie civil trop élevés pour remplacer soit une tour déjà trop basse ou obsolète (Bergerac et Saint Etienne), soit une tour qui le deviendra (projet d'un grand hangar masquant la vue à Châteauroux).

Alors que l'administration locale avait associé les personnels, la DO a écarté certaines de leurs propositions, comme ce fut le cas à Saint Etienne la veille de la réunion du GT. Une vision étrange de la collaboration !

La DO s'entête à vouloir ne traiter les dossiers que localement alors que le SNNA/FO défend une démarche globale sur le sujet, dans le cadre du GT lui-même. Nous avons dû marteler qu'il faut impliquer activement les personnels, que l'aspect humain doit être au cœur de l'étude et que les questions de coûts ne doivent pas se retrouver au cœur des études. Le SNNA/FO ne suivra pas s'il n'y a pas de gain pour les agents.

Il faudra aussi prendre en compte la fatigue que pourrait engendrer le travail sur écrans et s'assurer de l'impact que ces projets pourraient avoir sur les Services Techniques qui sont déjà mis à contribution dans d'autres domaines.

Malheureusement des questions cruciales, posées par le SNNA/FO, sont restées sans réponse : quels moyens la DSNA est-elle prête à mettre sur la table ? Souhaite-t-elle recourir à des technologies existantes ?



À des prestataires extérieurs ? Poussera-t-elle enfin l'EASA à prendre en compte les particularités du contrôle « numérique » dans le cadre de mentions d'unité particulières...

Le SNNA/FO demeurera extrêmement vigilant sur ce sujet particulier !

Points d'avancements sur les études d'opportunité

Cannes - Quai du Large : s'il est effectivement nécessaire de trouver une solution pour pallier à la gestion périlleuse de cette hélistation, le SNNA/FO s'inquiète de la direction prise par la DO : **la création d'une position « Quai du large » à la Tour de Cannes. Cela conduirait en fait à créer une Remote Tower** pour permettre aux contrôleurs Cannois de gérer une plateforme distante de 6 kilomètres... Le SNNA/FO s'interroge sur le cadre réglementaire permettant à un contrôleur d'aérodrome de contrôler une plate-forme distante dans le cadre de la même mention d'unité, plate-forme non répertoriée par l'OACI...

Visu Franczal depuis Blagnac : le déport de la visualisation à Blagnac des trafics du terrain AFIS de Franczal permettrait de gagner en efficacité de coordination et en sécurité. Le projet serait lié à la rénovation de la vigie à Blagnac.

Diverses questions se posent, comme les autorisations d'installation de caméras sur un terrain AFIS ou la sécurisation des données.

Visu Tarbes depuis Pyrénées : la visualisation du trafic de Tarbes permettrait d'optimiser le travail des contrôleurs d'APP de Pyrénées (gestion des trajectoires, contre QFU à BT, allègement des coordinations...). L'identification est aussi une difficulté soulevée, tout comme la dispersion liée à un écran supplémentaire.

Pour ces 3 études d'opportunité la DO devra aussi régler les aspects juridiques et réglementaires soulevés par la majorité des organisations syndicales, le SNNA/FO en tête.

Système vidéo à Mérignac pour pallier l'absence de SMGCS : il permettrait la visualisation des points d'arrêt, des seuils et des dégagements de RWY éloignés, tout en servant d'aide en cas de brouillard. Pour autant cette étude d'opportunité ne doit pas servir de prétexte à enterrer la possibilité d'avoir une image sol pourtant promise avec l'arrivée (un jour) de SYSAT. **Le SNNA/FO demande à ce que la DO étudie, enfin, la possibilité de la mise en place d'une image sol à Mérignac.** À notre sens, c'est un outil indispensable sur un terrain à 100.000 Meq, la vidéo pouvant venir en complément.

Points d'étape des projets en cours

Orly : Un système de 24 caméras HD et thermiques + 2 caméras PTZ (zoom) sera installé sur 5 à 6 sites, le projet a été initié pour accompagner la rénovation de la Vigie ; mais il sera ensuite réinstallé définitivement dans la vigie rénovée.

L'outil n'a pas vocation à être utilisé comme moyen de contrôle mais comme aide à la décision car il devrait permettre d'apporter un confort d'utilisation de la vigie provisoire (plus basse et comportant des zones masquées).

Saint Pierre et Miquelon : Pour remédier à des soucis de recrutement (pourtant aujourd'hui réglés) d'agents AFIS à Miquelon, la DSNA a décidé d'équiper la tour de Saint Pierre d'une visualisation de Miquelon. Ainsi le contrôleur ICNA rendrait les services du contrôle à Miquelon en utilisant des écrans ridiculement petits qui reproduisent une image floue, saccadée, pixélisée de l'environnement partiel de Miquelon ! Il ferait cela en



même temps qu'il contrôlerait son trafic à Saint Pierre, car évidemment il n'a jamais été envisagé de renforcer l'effectif des contrôleurs !!!

Le SNNA/FO a vivement demandé à la DSNA de s'inspirer de ce qu'elle a fait à Saint Pierre et Miquelon pour...ne surtout pas le reproduire dans le cadre des projets Ground Tower !!!

Etudes Nationales

La DO souhaite explorer quelques autres pistes qui nous ont été présentées au cours du GT :

Remote TWR mobile : Le but serait de fournir une alternative aux projets longs et coûteux de vigies provisoires par l'emploi d'un système mobile adaptable sur tous les terrains. Le gain pourrait être palpable lors de la transition SYSAT Groupe 2.

Extensions horaires : La DO imagine que des contrôleurs d'une TWR X pourraient rendre le service du contrôle à distance, à un seul aéronef (!), en lieu et place des contrôleurs d'une TWR Y, dans le cas d'une extension sur le terrain Y ! Elle évoque, méconnaissant totalement la réalité du terrain, la création d'une mention d'unité... Partielle !

Le SNNA/FO ne s'associera en aucun cas à une telle idée, nous n'y voyons aucune valeur ajoutée si ce n'est mettre en concurrence inutilement des contrôleurs d'aérodromes qui se démènent aujourd'hui pour répondre aux demandes et déplacer une mauvaise gestion des effectifs d'une TWR vers une autre !! Le SNNA/FO y voit par ailleurs un embryon de Remote Tower Center, où des contrôleurs sous qualifiés rendraient à terme des services appauvris dans le cadre de mentions d'unité dégradées, qui plus est sur plusieurs terrains ! **Pour le SNNA/FO, c'est hors de question. Le problème des extensions a une solution connue : cesser de baisser les BO !**

Le SNNA/FO, conscient des enjeux, accompagnera la DO dans le concept Digital Advanced Tower, à la seule condition que la technologie apporte un gain en termes de conditions de travail aux contrôleurs et accroît la qualité du service rendu aux usagers, particulièrement en termes de sécurité.

En aucun cas cette nouvelle technologie ne devra servir à déplacer des problématiques identifiées vers d'autres sites, ou d'autres domaines ! Non les DAT ne résoudront pas tous les problèmes de génie civil de la DSNA et encore moins les problèmes d'effectifs identifiés depuis longtemps sur les aérodromes !

Le SNNA/FO, au sein d'ETF, déplore que l'EASA se refuse à régler clairement le sujet, laissant la porte ouverte à toutes les expériences au sein des ANSP...Nous saurons rappeler à une DSNA qui refuse « de se brider » que le concept ne devra en aucun cas conduire à des qualifications limitées, à une extension des mentions d'unité multiples, ou à un contrôle au rabais de sites multiples !

Le SNNA/FO restera donc extrêmement vigilant sur le projet Digital Advanced Tower et restera particulièrement à l'écoute des contrôleurs concernés, au cas où la DO serait sourde à leurs demandes !

Prochaine réunion le 28 avril 2017.

Vos représentants SNNA : Raynald DROLEZ (LFLY) / Cédric FAURE (LFCR) / Laurence GARCIA (LFBE) / Roland PAGNIER (LFLL)
Vous souhaitez défendre l'avenir des services et des personnels de la DGAC ? REJOIGNEZ FO ! <http://www.fodgac.fr/fr/adhesion/>

