

Sécurité: la DSNA responsable mais les contrôleurs sont en première ligne !

Lors de la réunion bilan 2007 de l'ITES, l'administration a vivement été interpellée sur certains faits en lien direct avec la sécurité des vols.

UN INCIDENT SUR DEUX SE PASSE A ROISSY

Le rôle de l'ITES est d'analyser les incidents de la circulation aérienne et de prendre des mesures pour améliorer la sécurité. Il est coutumier de prendre des décisions de portée nationale pour la plupart des dossiers traités ... sauf lorsqu'il s'agit d'incidents survenus à Roissy. Or la moitié des incidents, métropole et outre-mer inclus, reportés à l'ITES sont des incidents concernant directement cet organisme. Ce sont souvent des événements classés par la commission locale de sécurité (CLS) avec une gravité ATM « A » (maximale), un dysfonctionnement NA « a » (maximal), et une fréquence « 2 » (sur une échelle croissante de 5 à 1, 2 indiquant qu'il s'agit d'incidents fréquents). Les services compétents ont été fortement interpellés sur la gravité de cette situation. L'USAC-CGT soutient cette démarche. La pression du trafic ne doit en aucun cas prendre le pas sur la sécurité.

PRESSIONS ECONOMIQUES / SECURITE

Roissy est le siège du hub Air France/KLM. La plate forme gère plus de 550 000 mouvements par an (1^{er} en Europe) et a vu passer près de 60 millions de passagers en 2007 (2^{ème} à l'échelle européenne). De gros intérêts économiques sont donc en jeu. La DSNA, prestataire du service public de contrôle aérien, doit assurer en priorité la sécurité de ce trafic, veiller aux contraintes environnementales et permettre une capacité nominale sans contradiction avec les deux premiers objectifs. La pression d'Air France, relayée par l'administration, a créé un climat qui a quasiment rendu tabou les limitations de capacité au détriment de la sécurité.

MOYENS ET METHODES : DES MESURES INSUFFISANTES

Chaque réunion de l'ITES est confrontée à ce nombre important d'incidents à Roissy mais quelles suites y ont été données, quelles sont les décisions prises ? L'interface avec le CRNA est une zone incidentogène mais la task force chargée d'améliorer la sécurité, présidée par le DSNA en personne, ne se réunit plus. Roissy est le seul centre de contrôle d'approche à disposer d'assistants multi positions, ce qui laisse le contrôleur radar seul face à son trafic et pénalise les coordinations avec les centres voisins. La gestion des doublets n'est pas optimisée en termes de sécurité et produit trop de hors normes. Le roulage au sol est un autre sujet préoccupant.

Localement la QS et le service technique font le maximum mais les outils d'analyse restent peu performants et les bilans de sécurité tardent à sortir. Ça ne contribue pas à généraliser une véritable culture de la sécurité sur le premier aéroport européen.

L'USAC-CGT déplore cette situation qui s'éternise et place les contrôleurs de Roissy dans une situation délicate. Le contrôleur doit rendre des comptes pouvant aller jusqu'à la prison en cas d'accident impliquant la responsabilité du contrôle. Or c'est l'administration qui est responsable du contexte dans lequel est rendu le service du contrôle. C'est encore l'administration qui est responsable des moyens humains et matériels à mettre en œuvre et des mesures à prendre, notamment suite à l'examen des incidents en ITES. Et c'est à l'administration d'offrir un environnement des plus sécurisés dans l'intérêt des contrôleurs, mais également des passagers et des populations survolées. Il y a urgence.

L'ITES est l'Instance de Traitement des Evénements de Sécurité. Présidée par la Direction des opérations de la DSNA, cette instance est chargée de faire profiter l'ensemble des services des enseignements qui peuvent être tirés de la revue des incidents à portée nationale préalablement traités en Commission Locale de Sécurité (CLS). A Roissy la gestion de la capacité semble prendre le pas sur la sécurité. Que fait l'administration pour éviter que le pire ne se reproduise ?