

## AFIS équipés IRMA : l'UTCAC réagit !

*L'UNSA UTCAC refuse la mise à disposition d'IRMA pour les agents AFIS sans étude de sécurité, analyse de risques et évaluation de l'ensemble des conséquences.*

*L'UNSA UTCAC exige que les mesures prévues dans le protocole DGAC 2016-2019 concernant les TSEEAC contrôleurs soient mises en œuvre auparavant et demande la mise en place d'un GT.*

### Une information apprise par hasard ...

L'ensemble des Organisations Syndicales ont appris, à l'occasion de l'examen des questions diverses du CT/DO du 5 février 2021, que la DSAC avait demandé à la DSNA de donner accès à IRMA aux contrôleurs militaires qui assurent le service AFIS hors des périodes de contrôle assuré par les personnels de la DGAC.

#### L'UTCAC interpelle le DSAC

Souhaitant comprendre pourquoi c'est la DSAC qui exprime cette demande auprès de la DSNA et non les services du Ministère de la Défense, l'UNSA UTCAC a saisi, par courrier, le Directeur de la DSAC le 8 février 2021. [lettre sur [www.utcac.fr](http://www.utcac.fr)]

L'UNSA UTCAC aurait apprécié que la DSAC ait ce même type de démarche proactive concernant les TSEEAC contrôleurs sur les aérodromes de groupes F et G en demandant à la DSNA de mettre en œuvre, enfin, l'ensemble de la réglementation du RCA de 2017, en cohérence avec la DOC 4444 de l'OACI, en confiant aux contrôleurs aériens TSEEAC la gestion de certains espaces aériens où ils maintiendraient ou assureraient la séparation d'avions volant en IFR au moyen d'une image de situation.

#### Le DSAC répond à l'UTCAC

Le Directeur de la DSAC a répondu le 12 février qu'il s'agit d'une demande de l'UAF pour améliorer le service d'information de vol et d'assistance aux aéronefs en difficulté ainsi que le service d'alerte, que cette action a été jugée pertinente et a été inscrite dans le programme de sécurité de l'Etat (PSE).

Il précise que cette mise à disposition permettrait une amélioration du niveau de sécurité aérienne dans la mesure où l'outil de visualisation constituerait une aide précieuse pour les agents AFIS leur permettant de disposer d'une meilleure conscience de la situation aérienne. [lettre sur [www.utcac.fr](http://www.utcac.fr)]

**L'UNSA UTCAC prend note de cette belle sollicitude et de la préoccupation d'amélioration du niveau de sécurité et des conditions de travail des agents AFIS... et souhaiterait le même type d'attitude vis-à-vis des TSEEAC.**

#### L'UTCAC saisit le DSNA et demande un GT

L'UNSA UTCAC estime également qu'un outil de visualisation permet une amélioration de la sécurité et constitue une aide appréciable pour les personnels chargés d'organiser la CA, même s'ils sont TSEEAC !

Et les TSEEAC attendent depuis trop longtemps que soit étudiée la mise en œuvre du chapitre 10.8.2.1 de l'annexe au RCA de 2017 leur permettant de maintenir ou d'assurer la séparation d'avions volant en IFR (et IFR/VFRS) en s'appuyant sur une image de situation.

Rappelons, au passage, que l'UNSA UTCAC a fait inscrire une disposition sur ce sujet dans le protocole DGAC 2016-2019 <sup>(1)</sup>.

Mais il semble que seul l'enjeu social ait prévalu jusque-là puisque la mise à disposition de visualisation radar pour les TSEEAC a toujours été systématiquement freinée pour cause de principe (*on se rappelle tous du psychodrame à propos de l'utilisation d'images lors de la mise en œuvre de l'info de vol en CRNA*) ou de « frontière TSEEAC/ICNA », par le biais d'une confusion savamment entretenue entre « contrôle d'approche » et « visualisation ».

D'ailleurs, l'expérimentation de l'interface APP-TWR entre Montpellier et Béziers initiée par un mandat du DO du 22 février 2017 suite au protocole cité supra n'a toujours pas vu le jour. [lettre sur [www.utcac.fr](http://www.utcac.fr)]

**(1) 3.3.1.6 LE CONTROLE D'AERODROME :** La DSNA a pour objectif de stabiliser et de consolider son organisation territoriale en matière de contrôle d'aérodrome. Les travaux entrepris avec la DSAC au sein du « GT permanent contrôle d'aérodrome », visant notamment à faire évoluer l'organisation et les méthodes de travail afin d'améliorer l'interface entre l'approche et la tour seront poursuivis, et devront permettre de prendre en compte les évolutions à venir de la réglementation. Au travers de consignes et recommandations portant sur les conditions de transfert, de délégation de fréquence, les réductions de séparation aux abords des aérodromes, les pratiques seront clarifiées et rendues homogènes. Les modalités d'interface directe entre une TWR et un CRNA seront également précisées.

Les conditions de mise en œuvre de l'évolution du RCA3 permettant aux contrôleurs tour d'assurer un maintien de séparation sous surveillance radar seront étudiées puis déployées progressivement sur tous les aérodromes où le trafic le justifie, et où les conditions techniques peuvent être remplies.

**L'UNSA UTCAC n'est pas favorable à la mise à disposition d'IRMA pour les agents AFIS sans étude de sécurité, analyse de risques et évaluation de l'ensemble des conséquences.**

**L'UNSA UTCAC demande un GT pour étudier comment mettre en œuvre l'ensemble des dispositions du RCA3 de 2017 et améliorer les interfaces APP-TWR en incluant l'étude sur le maintien de séparation sous surveillance radar prévue dans le protocole DGAC 2016-2019.**