



SECTION LOCALE LFPO

Orly, le 22 juin 2025

IATS = dégradation de la sécurité !

Depuis plusieurs mois, les contrôleurs d'Orly utilisent au quotidien un nouveau système de contrôle, IATS, encore en évaluation opérationnelle. Mais ce big bang technologique imposé dans la précipitation pose de nombreux problèmes et entraîne une dégradation sans précédent du niveau de sécurité.

➤ De nouveaux problèmes, peut-être solubles...ou pas!

L'administration bien au fait des nombreux problèmes, notifiés par les contrôleurs depuis l'utilisation de ce système sur le trafic réel, tente de les résoudre. **Malheureusement, les solutions concrètes mettent plus de temps à arriver que les communiqués de nos managers vantant le déploiement et les gains supposément apportés par IATS sur la sécurité et la performance.** Après une année d'utilisation de ce système à la tour d'Orly, certains soucis, comme les faux plots radar générant des alarmes intempestives très perturbantes, vont faire l'objet de correctifs dans les prochaines versions du système, au fil des mois et des années. En attendant, les contrôleurs doivent faire avec... Mais la sécurité est également impactée par des problèmes sans cause identifiée et donc sans possibilité de résolution, comme par exemple, le gel ou parfois le reboot des tablettes servant à la gestion du trafic.

➤ Conséquences du pilotage par le planning...

Alarmes trop nombreuses et intempestives, faux plots, problèmes de corrélation, gel ou reboot des tablettes... **Si nos managers ont fait le choix de passer d'un coup sur un nouveau système radicalement différent, générant d'un coup un grand nombre de problèmes, ils ont aussi fait le choix de mettre en place précipitamment un système incomplet ne permettant pas, à ce jour, l'utilisation des pistes croisées.** En cas d'orages ou d'indisponibilité d'une piste, les méthodes de travail adaptées aux situations dégradées ne sont plus applicables en raison des limitations d'IATS, laissant les contrôleurs dans des situations extrêmement complexes, inédites et risquées. Les contrôleurs ne peuvent compter que sur leur compétence pour garantir la sécurité en puisant dans les ressources humaines et techniques restant à leur disposition. Un "retour arrière" leur a déjà permis de faire face aux trop nombreux problèmes d'alarmes intempestives et de gestion du système, ainsi qu'à une situation orageuse nécessitant l'utilisation des pistes croisées. Mais pour combien de temps encore? Car l'ancien système est vieillissant et les contrôleurs d'Orly ne sont désormais formés que sur IATS. Pour achever le tableau, IATS a été vendu comme étant tellement robuste par l'industriel que nos encadrants continuent à soutenir l'usage H24 de ce système inachevé et **non sécurisé** malgré l'accumulation des problèmes.



➤ Des managers qui assument...bien abrités derrière les contrôleurs!

Ces prises de risques imposées aux contrôleurs et aux usagers sont bien trop importantes, au regard du bénéfice pour nos managers qui se targuent de la mise en place d' IATS de l'étagère à l'opérationnel en seulement deux ans et demi. **Car ce sont bien les contrôleurs dont le chef de tour qui engagent à chaque instant leur responsabilité pour garantir la sécurité des usagers malgré les difficultés et la dégradation de leurs conditions de travail imposées par un management toxique.** Pour exemple parmi d'autres, en cas d'alarmes trop perturbantes, une consigne permet au chef de tour de couper totalement la famille d'alarmes incriminée. Le chef de tour se retrouve alors face à un dilemme : conserver des alarmes gênantes, qui ne peuvent pas être acquittées sur IATS, ou supprimer un système de sécurité ? Un choix cornélien qui implique forcément une baisse du niveau de sécurité, donc un choix forcément à charge contre le chef de tour en cas d'incident. Une façon très particulière pour nos managers d'assumer leurs propres décisions en se cachant derrière celles du chef de tour et des contrôleurs exposés en 1^{ère} ligne.

➤ Un système inadéquat et des choix stratégiques en cause...

Les conséquences de ce système et du pilotage par le planning, décidés par l'administration, ne sont pas acceptables en l'état pour les usagers et les personnels opérationnels d'Orly. **Après l'échec d'un premier projet de modernisation de Roissy et d'Orly avec l'industriel en 2021, l'administration a opté pour une modernisation des systèmes existants moins brutale et moins radicale sur Roissy en résiliant le contrat, tandis qu'elle poursuivait son engagement avec l'industriel en imposant IATS à Orly.** Au-delà des premiers ajustements du système, le principe même de fonctionnement d' IATS pose question à plus long terme. En effet, pour fonctionner correctement avec toutes ses alarmes, IATS doit être renseigné par le contrôleur à chacune de ses actions et au bon timing, y compris quand la charge de travail et la complexité sont très fortes. Les ressources mentales sont employées à renseigner le système pour éviter le déclenchement d'alarmes, au détriment de la réflexion sur la gestion du trafic et la résolution des situations complexes et urgentes. **L'utilisation d' IATS conduit donc à une dégradation du niveau de sécurité et de performance, particulièrement et d'autant plus fortement lors de moments critiques nécessitant toute l'attention du contrôleur.** L'administration doit enfin prendre ses responsabilités face aux risques encourus pour les usagers et les contrôleurs par l'utilisation d' IATS.

L'UNSA ICNA alerte sur la dégradation du niveau de sécurité à Orly en raison de l'utilisation d'IATS.

L'UNSA ICNA demande en urgence des mesures pour poursuivre la modernisation des systèmes de contrôle sans imposer de prises de risques aux usagers et aux contrôleurs...

