



Station calling? Cayenne ne répond pas, ne voit pas, n'entend pas non plus !



→ Les contrôleurs de Cayenne doivent gérer quotidiennement une longue liste non exhaustive de dysfonctionnements qui pourrissent le travail des contrôleurs en vigie. Voici quelques anecdotes de ces journées riches en événements :

30/10/2002, 20h00 loc, relève de soirée : pas de BRIA pour la nuit

L'IAO signale à la tour que l'agent BRIA de Guadeloupe se met en grève suite à un préavis CGT qui court jusqu'au 31/10/2022 et qu'il refuse de reprendre le BRIA Guyane. Un NOTAM informe les usagers que les services BRIA sont suspendus jusqu'au 31/10/2022 à 07h00 locales. Le centre de Cayenne ne peut alors plus envoyer ou recevoir des plans de vol des centres étrangers.

Merci à la DO de ne pas avoir prévu d'astreinte BRIA pour cette grève.

Depuis plusieurs semaines, le BRIA Guyane ferme la nuit et peut-être dorénavant le weekend pour cause d'effectifs (départ en retraite, mutations et pas de candidats aux CAP).

Les contrôleurs de Cayenne doivent donc gérer le PIO et appeler l'IAO pour gérer le PIA. De nouveaux outils sont prévus pour pallier l'absence des agents BRIA (Sophia pour les plans de vols, outils Cacao pour les RQP). Les contrôleurs sont de plus en plus sollicités pour faire le travail du BRIA.

Dans ces conditions, vu le peu d'intérêt des Antilles, proposons la prime de technicité des agents BRIA aux contrôleurs de la vigie pour faire leur travail. Cela permettrait de rendre attractif les mutations ICNA à Cayenne.





Les radars militaires et la visualisation en vigie :
le désintérêt des militaires de nous fournir une visualisation fiable de leurs radars

Fin août 2022, la vigie est informée du foudroïement du radar Centaure. Pendant plusieurs semaines, les contrôleurs ne disposent plus des services radar nécessaires à la sécurité des vols. *Nous apprendrons plus tard que la panne, initialement imputée à l'opérateur Orange, n'avait pas été diagnostiquée par les militaires alors qu'elle venait de chez eux.*

Avant cela, le tract UNSA-ICNA « GM406 : l'arlésienne » de juin 2022 avait obligé la DO à écrire aux militaires pour définir un planning pour la mise en service des données radar. Une réunion d'homologation SSI était prévue courant octobre. *Cette réunion a été annulée par les militaires sans nouvelle date connue par Cayenne.*

En conséquence, plusieurs options s'offrent à nous :

- a) **Nous considérons que nous ne disposons pas de l'image radar et nous adaptons nos services en fonction :**
 - **Code transpondeur 2000 pour tous les aéronefs qui n'ont pas un code assigné. Nous proposerons aux militaires qui surveillent l'espace aérien guyanais de les prendre en fréquence pour leur assigner un code.**
 - **Plus d'entraînements militaires pendant les heures où le trafic ne le permet pas faute de visualisation radar.**
- b) **La France impose l'emport ADS-B à tous les aéronefs volant en Guyane à l'exemple de la Polynésie Française. Les antennes sont installées dans toute la Guyane, elles nous permettent de visualiser tous les aéronefs volant au Surinam et au nord du Brésil. Nous avons appris récemment que la flotte d'Air Guyane serait presque totalement équipée prochainement. Reste à convaincre les militaires (pour info à Tahiti, ils se sont équipés !). Cette obligation permettrait à certains usagers de faire une demande de subvention pour s'équiper.**
Cette option nous permettrait de ne plus être dépendant des militaires.
- c) **Nous exigeons par la voix du DO une mise en place des données GM406 dans les plus brefs délais.**

L'ascenseur : en Guyane, la patience comme seconde nature

Pendant deux semaines l'ascenseur qui dessert la vigie, plus haut bâtiment habité de Guyane après la base de lancement Ariane, est resté en panne faute de pièces de rechange, qu'il fallait commander en métropole. La société OTIS qui gère le contrat de maintenance a écopé d'une amende de 50 euros par jour de panne. On comprend que le stockage de pièces en Guyane ne soit pas une nécessité pour eux. Tant pis pour les contrôleurs et la femme de ménage qui ont monté régulièrement les 180 marches dans le fût sous 27 degrés. La médecine de travail nous dira que l'exercice est bon pour la santé.





Les pertes de communications radio au SIV ou les particularités géographiques de la Guyane

Depuis plusieurs semaines :

- Panne du générateur d'électricité de Maripasoula donc perte de l'antenne de Maripasoula 127,2Mhz. Seule l'antenne de Grand-Santi fonctionne mais cela crée des trous d'émission-réception dans l'Ouest guyanais.
- Problème de réseau Orange à Saint Georges donc perte de l'émetteur-récepteur 126.9 Mhz de Saint Georges.
- Ne pas oublier la possibilité de vol de matériels technique par les orpailleurs ;

En conséquence le contrôle n'arrive pas à contacter les aéronefs qu'il a en compte (problèmes de clôture de plans de vol, information de trafic non réceptionnée,...). La seule possibilité pour le contrôle est d'utiliser le relais radio.

Et à Cayenne, on peut même utiliser le « **relais de relais** ». Mais qu'est-ce donc ?



Un avion A et deux hélicoptères B et C volent dans l'Ouest guyanais mais les deux hélicoptères ne répondent plus à la fréquence. Le pilote de l'avion annonce sur la fréquence que l'hélicoptère B fait un relais pour le C qui demande la clôture. Faute d'antennes en fonctionnement, le service de contrôle qui est déjà aveugle (pas de visualisation radar ou d'ADS-B) devient aussi sourd et muet.

En conséquence il est urgent d'étudier la transmission radio par satellite. Il est certain que cela aura un coût mais vu les conditions de travail pour la vigie et les pilotes, cela garantira la sécurité des usagers.

GROUPE C OU GROUPE D ?

Notre administration locale, qui travaille à résoudre tous ces désagréments, aurait besoin d'aide. Pour cela, il faudrait fonctionner en subdivisions. Comme prévu par les accords de Guyane de 2017 en fait ! Où il avait été prévu que Cayenne rentre dans le groupe C, ce qui permettrait de pouvoir fonctionner en subdivisions, de motiver les contrôleurs présents en vigie et tout particulièrement les Ab initiaux à rester sur Cayenne au moins quatre ans.

Le chef de centre et le chef SNA/AG se sont engagés à se battre pour cette reconnaissance du fait de la non attractivité du centre et de la particularité TWR/APP et CCR. Nous comptons sur eux pour ce changement de liste qui n'est pas dû au nombre de mouvements mais bien aux spécificités cayennaises comme la récurrence des nuits.

En cas de refus de notre administration centrale, la restitution de l'espace océanique français à l'Est du 050W (protections des départs-arrivées Cayenne et zones dangereuses du CSG) vers l'OACI devra être proposée afin d'être dans les critères d'une liste D.

En conclusion, les dysfonctionnements situés plus haut doivent être résolus le plus vite possible pour la sécurité des vols et la sérénité des pilotes et des contrôleurs.

Dans le cas contraire, il est certain que les contrôleurs demanderont à leurs syndicats représentatifs de déposer un préavis de grève à durée non définie ce jour.

