



Cayenne, le 12/05/2026

LE SNA AG OU L'ART DE BOTTER EN TOUCHE

Nous avons reçu hier de la part de Monsieur Francis Preux le plan d'actions correctives suites aux écarts relevés lors de l'audit DSAC de décembre 2025.

Pour rafraîchir votre mémoire, concernant la partie CCR/SIV le rapport déclarait :

« Au centre de contrôle de Cayenne, la tour dispose de deux positions de contrôle. La première position regroupe les fonctions SOL, LOC et APP. La deuxième position regroupe SIV et CCR.

Cette seconde position est hybride : un même contrôleur gère simultanément le SIV (trafic principalement VFR) et le CCR (trafic principalement océanique), avec coexistence de strips électroniques et papiers. L'activité SIV s'effectue via l'outil IRMA/SIGMA (strips papiers), tandis que l'activité CCR s'effectue via CACAO 3 (strips électroniques).

Les documents consultés sur site, les entretiens avec la subdivision exploitation, les contrôleurs, les CDQI et l'inspection en vigie ont révélé :

- Une charge de travail sur la position SIV/CCR difficile à anticiper, évaluée par les contrôleurs eux-mêmes ;
- L'absence d'armement de la position CDT, faute d'effectifs ;
- La coexistence de deux systèmes nécessitant un forte capacité d'adaptation et d'entraînement;
- Une ergonomie du poste qui paraît inadaptée ;
- Des coordinations complexes avec PIARCO et les espaces adjacents à la FIR Cayenne, entraînant une charge de travail importante ;
- Des fiches réflexes non exhaustives en cas de panne.

En conséquence, la DSAC ne dispose pas de l'assurance d'un niveau de sécurité acceptable sur la position regroupée SIV/CCR »

Ergonomie sur position

Alors, nous n'allons pas passer en revue toutes les mesures correctives proposées par le SNA AG, vous aurez tout loisir d'en prendre connaissances par vous-même. Concentrons-nous sur les plus spectaculaires !

Dans la partie cause, nous pouvons lire (accrochez-vous, c'est un sacré tour de magie) :

Ergonomie du poste : absence de FNE relative spécifiquement à cet aspect.

Puisqu'il n'y a pas de FNE à ce sujet, il n'y a donc rien à redire sur l'ergonomie de cette position de contrôle?

Monsieur le Chef SNA, vous pouvez mieux faire. Vous devez mieux faire! Cette ergonomie est qualifiée d'inadaptée par la DSAC! L'absence de FNE suffit-elle à dédire les conclusions de son audit? Par ailleurs, cette ergonomie inadaptée n'a-t-elle jamais été rapportée par des agents, les syndicats ou la DTI lors de sa venue en 2025?

Nous vous laissons le bénéfice du doute, admettons que cela vous ait échappé.
Mais alors expliquez-nous votre position.

Sur cette position regroupée, nous gérons deux types de trafic complètement différents. Du trafic terrestre en espace aérien inférieur contrôlé et non contrôlé (SIV), et du trafic océanique et terrestre en espace aérien supérieur. Les méthodes de travail, les normes de séparations et les moyens de visualisation de la position des aéronefs sont totalement différentes sur le SIV et le CCR.

Pour mener à bien notre mission, nous utilisons deux systèmes séparés : IRMA et strip papiers, CACAO et stripping électronique. Autrement dit :

- Deux systèmes,
- deux écrans,
- 3 fréquences VHF (quand elles fonctionnent...),
- 2 HF,
- du CPDLC,
- du radar,
- un peu d'ADS-B ,
- de l'ADS-C.

Tout cela sous la supervision d'**un seul contrôleur**.

Cela vous semble véritablement "safe"?

Pas de risque de dispersion de l'attention?

Combien de postes de contrôle connaissez-vous où un seul homme travaille sur deux systèmes différents en même temps?

Nous n'en connaissons pas, et on comprend aisément pourquoi ces genres de pratiques sont proscrites. Alors si toutefois vous persistez à considérer cette ergonomie comme adaptée, nous vous demandons de mandater des experts ergonomes de la DTI pour confirmer votre vision des choses.

Passons à la partie actions correctives proprement dite

Armement des positions

"Mettre en place des mesures permettant l'armement optimal des positions SIV / CCR et assistant via d'une part la réduction du nombre de détachés et d'autre part en établissant une note de service afin de restreindre les MDDA durant les périodes au cours desquelles sera identifié un trafic CCR important et concomitant à la période de charge du SIV."

Alors, pour la partie réduction du nombre de détachés, rien à redire, nous vous le demandons lors de notre dernière communication. Les contrôleurs doivent faire du contrôle, c'est leur mission première. Certainement avez-vous pris le temps de nous lire.

Mais restreindre les MDDA... Sérieusement ? Vous avez l'art de reporter la responsabilité de la situation sur vos contrôleurs. Il est fort peu probable qu'ils apprécient la manœuvre!

Il est assez déroutant de lire une telle proposition. En effet, cela dénote une réelle incompréhension du problème de fond. Cela sous-entend que c'est l'armement de la position qui pose problème alors que de l'avis de l'audit, c'est l'ergonomie. Armer à deux contrôleurs cette position est un mieux (un

moins pire) mais ne résout en rien l'ergonomie défaillante. La solution, c'est d'ouvrir deux positions distinctes. Et si l'on veut faire les choses dans les règles de l'art, il conviendrait d'avoir un contrôleur au SIV et deux au CCR. Le "4 eyes principle", que vous ne pouvez ignorer, fait partie des politiques de l'IFATCA pour l'armement d'une position CCR.

Connaissez-vous là encore d'autres positions CCR armées par un seul contrôleur ?

Mais admettons que vous ayez fait une analyse trop rapide ou une erreur de raisonnement qui vous aurait amené à penser que restreindre les MMDA était la solution...

- Il faut savoir que pour pouvoir avoir trois contrôleurs à poste sur la plage horaire la plus longue possible, il faut un tour de service construit à BC. Alors que 75% du temps, nous sommes à BC-1...
- Deuxièmement, les pics de trafic ont souvent lieu en milieu d'après-midi. Hors, à partir de 16H, le tour de service ne permet d'avoir que 2 contrôleurs à poste... Juste au moment où nous aurions besoin d'être trois.

Effectifs et attractivité

Mais montrons nous constructifs et force de proposition.

Puisque de toute évidence, la restriction des MDDA n'est pas satisfaisante, que pouvons-nous faire à court et moyen terme?

À court terme, il est assez clair que notre TDS n'est pas adapté. Il faut donc le revoir. Il a été construit en se basant sur l'hypothèse d'un armement à un seul contrôleur de la position CCR_SIV groupée. Maintenant que le rapport de l'audit et la sagesse nous impose de dégroupier les deux positions, travaillons à l'élaboration d'un nouveau TDS qui permette cela. Pourquoi pas en remettant le J3 qui permettrait trois contrôleurs à poste sur une plus grande période de temps. Cela ne suffit pas pour armer correctement les positions (1 ATCO au SIV, 2 au CCR) mais serait déjà un mieux en tant que mesure provisoire.

À moyen terme, il est grand temps de trouver des réponses à la **pénurie de contrôleurs** à Cayenne. Nous ne sommes pas au BO et rien ne permet de présager d'une amélioration future, bien au contraire. De plus le BO est vieillissant et mériterait d'être revue à la hausse, ne serait-ce que pour prendre en compte l'augmentation significative du trafic dans le centre.

Monsieur le Chef SNA, dans votre PAC, vous proposez:

"Étudier les mesures d'attractivité et de fidélisation à Cayenne des postes d'encadrement et de spécialistes"

→ Allez plus loin, comme là encore nous le demandions lors de notre dernière communication: étendez cette mesure aux postes de contrôleurs!

