

Roissy, le 10 février 2010

TOUT PILOTE BRIT AIR

**PROJET STARE OU COMMENT LA DGAC SERT  
LA SOUPE AUX COMPAGNIES AÉRIENNES  
FRANCAISES !**

Le 4 février, la DGAC organisait une manifestation pour communiquer les résultats de son étude – ainsi que celle des compagnies aériennes - sur la fatigue dans le cadre des repos réduits. Manifestation prévue initialement sur la matinée.

La mise en place d'un SGS-RF (système de gestion de la sécurité et des risques liés à la fatigue) approche à la plus grande satisfaction - et c'est un euphémisme - de nos dirigeants.

Dés le début de la séance, et à la surprise des seuls représentants syndicaux, nous apprenons que la réunion prévue sur la seule matinée s'étendra aussi sur l'après-midi de ce 4 février 2010, "pour ceux qui pourraient rester, vous êtes bien entendu les bienvenus" ... d'entrée, le ton est donné.

Après un brillant exposé ou tout et son contraire auraient pu être démontrés sur le très « *touchy* » sujet de la sécurité des vols et de la fatigue des équipages, nous apprenons avec stupeur **qu'il est désormais prouvé scientifiquement** qu'un navigant bénéficiant d'un repos réduit présente le même niveau de risque, en matière de sécurité des vols, qu'un autre PN qui aurait eu ses huit heures de sommeil (*eight hours in bed* de la NASA). Le plus inattendu est même d'apprendre que **plus un PNT est fatigué et moins il commet de faits (comprendre "d'erreurs") !**

Les protagonistes de cette réunion remercient ensuite les navigants pour leur taux de participation élevé à cette enquête.

Sans doute les PN ont-ils naïvement pensé qu'enfin ce problème de fatigue excessive liée au mode d'exploitation allait être pris en compte et que le bon sens pouvait reprendre le dessus ! En effet, un métier à horaires décalés, nécessitant un niveau d'attention élevé, ne pouvait plus raisonnablement continuer à être exercé avec des contraintes opérationnelles agissant en sens contraire du but recherché : la sécurité des vols.

Les contraintes horaires, levers tôt, amplitude de travail, dette quasi permanente de sommeil, vont toutes à l'encontre de l'objectif évident qui devrait être un équipage frais et disponible aux commandes de tout aéronef ; deux ans d'étude ont tout de même permis de démontrer que « plus on se lève tôt et moins on dort »... : « *De la revue de littérature, il ressort que pour la fatigue en court-courrier :*

*- les privations de sommeil sont imputables aux levers précoces, »*

Viennent ensuite les conseils proposés aux PN pour mieux gérer leur temps de repos afin de lutter efficacement contre cette maudite fatigue : avoir une activité physique, faire du yoga... l'alimentation aussi, très importante ! Une fois ces bons conseils prodigués, vient pourtant la question suivante : quand doivent-ils les appliquer ? En vol ? Pendant un demi-tour ? Pendant le repos de 7 h 30 (diminué du temps de navette de 30', du temps passé à se restaurer soir et matin, du temps d'endormissement, du temps d'habillage le matin) ? Mais alors, quand ???

Vous l'aurez compris, tout cet exposé avait pour but de valider la demande et la pratique des entreprises au mépris de la réalité et éviter de rechercher de réelles solutions à la fatigue, sacrifiant celle-ci sur l'autel de la productivité. **Qu'importe la vérité : « Dame économie » a révélé SA vérité.**

Le constat de bon sens qui aurait dû amener à conclure qu'après avoir si peu dormi, il faudrait voler sur une amplitude très réduite, ne verra pas le jour de sitôt ! Les solutions pour lutter contre la fatigue appartiennent aux navigants qui doivent mieux gérer leurs temps de repos, qu'on se le dise !

**En bref, moins vous dormez, plus performants vous êtes. Il fallait oser : la DGAC l'a fait !**

Encore une fois, les entreprises ont guidé l'étude et la DGAC a accepté de se prêter à cette mascarade.

Bons vols fatigants à toutes et à tous.

*Le bureau SNPL F ALPA Brit Air*