

<https://www.elcorreo.eu.org/Les-contrôleurs-aériens-argentins-mettent-en-garde-contre-des-failles-du-nouveau-logiciel-de-gestion-du-traffic-aerien-ATM-Managair>

Les contrôleurs aériens argentins mettent en garde contre des failles du nouveau logiciel de gestion du trafic aérien ATM Managair.

Date de mise en ligne : mardi 23 juin 2026

- Argentine -

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Ces défaillances entraînent déjà des retards et des situations dangereuses aux aéroports d'Aeroparque, d'Ezeiza et de San Fernando. L'Atepsa alerte sur le manque de formation.



Contrôleurs aériens de Ezeiza

Les contrôleurs aériens signalent qu'en raison de la mise en œuvre bâclée et précipitée du logiciel de visualisation du système radar, les aéroports d'**Ezeiza**, de **San Fernando** et d'**Aeroparque** fonctionnent dans des conditions critiques depuis près d'une semaine.

Les systèmes d'*Aeroparque* sont passés de quatre écrans à un seul, ce qui a entraîné l'apparition de nouvelles erreurs pour lesquelles, selon le syndicat, le personnel n'avait pas été formé. Ces dysfonctionnements provoquent des retards et des modifications d'horaires aux aéroports d'Ezeiza et de San Fernando, à Buenos Aires.

En temps normal, un avion arrive à *Aeroparque* toutes les deux ou trois minutes. Le problème posé par cette décision est que, sur les quatre vols consécutifs qui arrivent, un seul est désormais visible, les trois autres devant être guidés quasiment à l'aveugle.

Il en résulte une situation risquée pour les passagers et l'équipage, des avions tournant en rond dans les airs jusqu'à ce qu'ils puissent atterrir, atteignant dans certains cas la limite de leur autonomie, des contrôleurs aériens débordés et des critiques à l'encontre de la gestion du sous-secrétaire aux Transports aériens, [Hernán Adrián Gómez](#).

« Les passagers sont informés des retards, mais aucune explication ne leur est fournie quant aux raisons. S'ils savaient ce qui se passe, ils hésiteraient à prendre l'avion », a déclaré un expert consulté par Buenos Aires/12.

Le logiciel en question est [ATM Managair](#), fourni par la société espagnole [Indra](#). « Les pays développés le mettent à jour tous les six mois. La norme dans la région est également de six mois, mais ici, nous utilisons le même depuis 20 ans », a expliqué à notre publication une source qualifiée du secteur. « C'est comme utiliser Windows 2005 », a-t-elle illustré.

« De plus, ils ont réduit la portée du contrat, de sorte que certaines fonctionnalités et certains éléments de la version originale nous sont inaccessibles », explique-t-il.

- Déclaration officielle à pic.twitter.com/fizXyriUth

– ATEPSA (@ATEPSA_Nacional) [June 19, 2026](#)

Dès l'apparition des difficultés, les salariés ont alerté leurs supérieurs de la gravité des risques liés au travail dans ces conditions.

Au lieu de reconnaître la situation, la réponse a été d'accroître la pression sur eux. Ils avertissent que ces postes, auparavant occupés par des civils, sont désormais dirigés par des « Comodores » [Colonel en France] de l'Armée de l'Air à la retraite.

Le contrat avec *ATM Managair* avait été conclu sous la précédente administration en 2021, mais sa mise en œuvre avait été reportée à plusieurs reprises. Finalement, pour des raisons inconnues, il a été décidé de le mettre en application immédiatement.

Personne ne comprend vraiment les raisons de cette soudaine urgence des autorités, ces mêmes autorités qui, depuis deux ans et demi, s'attaquent au secteur à coups de tronçonneuse.

Les contrôleurs aériens, qui n'ont reçu que quelques heures de formation, réclament davantage de temps de formation et un retour temporaire à l'ancien système jusqu'à la mise en place complète du processus. « *Mais nous ne savons pas si c'est possible, si l'ancien système est encore opérationnel ou s'il a été démantelé* », expliquent-ils.

L'échec de la mise en œuvre est imputable à la [Argentina de Navegación Aerocomercial \(EANA\)](#), présidée par [Norma Beatriz Rotta](#).

Mais cette situation révèle aussi la complicité de l'[Autorité nationale de l'aviation civile](#), dirigée par [Oscar Villabona](#), censée contrôler la sécurité opérationnelle des aéroports. L'explication se trouve chez Hernán Gómez, figure politique et administrative à la tête des deux institutions.

« Manque de maturité »

La situation a été révélée ce week-end par [Atepsa](#), le syndicat représentant les contrôleurs aériens, dans un communiqué.

« Notre syndicat a maintes fois insisté sur la nécessité de bien planifier ce processus, de garantir des formations à la hauteur de l'ampleur du changement technologique et de prendre en compte les observations des salariés qui assurent le fonctionnement quotidien de l'infrastructure. Ces préoccupations ont été rapidement transmises à l'EANA et à l'ANAC, agences relevant du ministère des Transports, par le biais de notes de service et de rapports », affirment-ils.

Dans cette optique, les salariés rejettent « tout acte de pression sur le personnel opérationnel, car cela ne fait qu'accroître le niveau de stress dans une activité où une bonne gestion du facteur humain est fondamentale pour la sécurité opérationnelle ».

« La sécurité aérienne doit être au cœur de tout processus de modernisation technologique. Rechercher une flexibilité opérationnelle sans remédier au préalable aux lacunes en matière de planification, de formation et d'équipement témoigne d'un manque de maturité inquiétant dans la gestion du changement », avertissent-ils.

[Página 12](#). Buenos Aires, le 23 juin 2026.

Traduit de l'espagnol depuis *El Correo de la Diáspora* par : Estelle et Carlos Debiasi.

El Correo de la Diaspora. Paris, le 23 juin 2026.