



Modernisation DSNA : objectif pragmatisme

La DSNA a, le 4 novembre, fait le point avec les syndicats sur le renouvellement des outils et systèmes. Bilan : les ressources manquent pour y parvenir. La DSNA doit donc impérativement choisir où utiliser ses ressources et mieux les utiliser. La DTI sature. L'expertise des centres opérationnels doit étayer la mise en place de la stratégie technique.

Obligation de moyens pour obligation de résultats

Les contrôleurs déplorent depuis des années que la modernisation des systèmes et le développement des nouveaux programmes traînent. Hier, la cause était la crise financière, aujourd'hui, c'est le manque de ressources qui devient criant. Le retard pris est tel que le maintien en conditions opérationnelles (MCO) des systèmes actuels, vieillissants, mobilise de plus en plus la DTI et les services techniques, ce qui phagocyte encore la ressource nécessaire à la modernisation.

Pour sortir de ce cercle vicieux, il est impératif que la DSNA utilise au mieux ses ressources et que, en support de la DTI, l'expertise opérationnelle soit sollicitée pour la définition et pour le déploiement des systèmes.

Le SNCTA a obtenu au protocole la tenue d'un GT chargé de « définir les conditions d'emploi et les modalités de nomination et de gestion des experts opérationnels au sein de la DSNA ». Sa tenue est impérative et ses conclusions doivent être rapidement rendues. La revue de détail des programmes, qui suit, en est une preuve éloquente.

Data Link et paramètres avions descendants

La DSNA s'est enfin dotée d'une stratégie et d'une planification de mise en service de ces deux fonctionnalités, attendues depuis 2010. Comme elles rencontraient des dysfonctionnements chez nos voisins, équipés, eux, depuis 2010-2012, l'obligation de mise en service avait été repoussée à février 2018. Ouf, la DSNA ne sera pas en retard ? Pas si sûr...

Elle voulait en effet déployer son propre réseau d'antennes pour le *Data Link* (DL), mais la surcharge de travail de la DTI et du CESNAC l'ont obligée à changer de stratégie. Elle utilisera donc les antennes d'industriels privés. Leurs services seront complètement opérationnels fin 2018. Alors un peu de retard ? Non, beaucoup, car pour faire du *full operational data link* (FOC), il faudrait pouvoir envoyer tous types de clairances. Or, après un DL partiel sous EEE, ne seront disponibles fin 2018 que le niveau et la fréquence (pas encore du vrai FOC), et les centres aux strips-papier n'auront que le strict minimum : *log-in* et transfert de fréquence.

Concernant les paramètres avions descendants, selon l'encadrement de la DTI et les représentants de ses personnels, il y aurait beaucoup de travail et d'études à mener avant d'y

parvenir... Ces derniers s'interrogent même sur la charge de formation des contrôleurs et sur la précipitation de la DSNA pour mettre en service ces fonctionnalités (elle souhaite le faire avant 4-Flight), alors qu'il n'y a pas d'obligations réglementaires. C'est un point clair de désaccord avec le SNCTA, pour lequel ces systèmes apportent un gain de sécurité évident.

Écrans de contrôle 43 pouces

Rappel du calendrier :

- ◆ septembre 2016 : décision d'étudier l'installation d'écrans 43 pouces sous EEE à Brest et à Bordeaux et, pour les autres CRNA, d'estimer le moment de les intégrer au système 4-Flight (qui nécessite un grand écran carré) ;
- ◆ fin 2016 : GT IHM sous EEE entre Bordeaux et Brest ;
- ◆ janvier 2017 : planification de la mise en service. La stratégie envisagée est de viser mai 2019 avec un meuble 4-Flight à Brest et avec un meuble ODS à Bordeaux.

Le SNCTA, après avoir dénoncé l'installation d'écrans trop petits en 2008 (Mage) et en 2014 (NEC), dénonce aujourd'hui les délais annoncés – trois ans pour changer d'écrans, quand 18 mois suffisent à l'étranger, et alors qu'un écran 43 pouces est branché sous EEE au CRNA/SO depuis cinq mois déjà, sans panne et pour un dixième du prix des écrans précédents.

Les contrôleurs subissent des hausses de trafic inégalées avec des écrans totalement inadaptés, et ne pourront pas attendre encore trois ans. Le SNCTA revendique donc que les centres opérationnels puissent partager leurs expériences et leurs ressources pour venir en aide aux équipes débordées de la DTI.

Sites pilotes 4-Flight : décalage ou pas ?

4-Flight serait mis en service à Reims ou à Aix entre 2019 et 2021. Pour les autres CRNA, même imprécision. Et le *direct-routing* n'est annoncé que pour 2021, mais à la condition préalable que 4-Flight soit mis en service.

La pénurie de ressources à la DTI retarde la livraison du jalon de maturité système. Sauf à retarder la mise en service opérationnelle (MESO) des CRNA Est, Sud-Est et par ricochet Nord, la DSNA doit dégager les solutions (interne DSNA mais aussi vers nos partenaires 4-Flight/Coflight) pour maintenir les échéances. En décembre, le séminaire 4-Flight devra analyser les conditions d'une « MESO moins deux ans », et mettre en place les corrections pour déclencher le chrono le cas échéant.



Les enjeux techniques de ces nouveaux systèmes, existants à l'étranger, ne sont pourtant pas insurmontables. La DSNA semble plus victime de problèmes d'organisation, de ressources et de méthodes. Pour le SNCTA, tous les efforts nécessaires doivent être faits pour que ce programme puisse permettre à la DSNA de se débarrasser des coûts exponentiels du MCO d'un CAUTRA très obsolète. La DSNA doit innover pour trouver de nouvelles ressources : les équipes de la DTI et de la DO doivent pouvoir s'entraider, quitte à rééquilibrer MCO correctif et MCO évolutif pour dégager des ressources.

4-Flight pour tous, c'est quand et comment ?

La priorité de la DSNA est de mettre 4-Flight et Coflight en service à l'Est. Puis, chaque année, une version sera prévue pour les autres CRNA. Les ressources doivent donc être déployées pour sécuriser la date de mise en service et conjointement ne pas hypothéquer le développement des versions ultérieures.

Depuis quelques semaines, des contrôleurs parisiens évaluent une plate-forme test de 4-Flight ERP à la DTI. Les retours informels des premiers « runs » de ces évaluations sont enthousiastes. La question de retarder Athis-Mons est pourtant posée. La V2.0, qui doit y être mise en service, ne serait en effet pas prête pour fin 2019. La DSNA étudie donc avec le CRNA Nord quelle pourrait être une « V1.x » ou « V2.0 light ». L'exercice est difficile car le cahier des charges de la V2.0 était déjà minimaliste. Il est donc nécessaire que des prototypes soient livrés à Athis, pour permettre au centre de juger par lui-même de ce qui lui est nécessaire pour remplir ses missions.

Le retard de la V2.0 est, lui aussi, dû à des problèmes de ressources à la DTI. Là encore, des solutions, même innovantes doivent être imaginées pour compenser ce problème. Par ailleurs, afin de mettre toutes les chances du côté du CRNA Nord, le SNCTA revendique que la plate-forme 4-Flight « IBB2 » intégrant Coflight V3 soit livrée au plus tôt à Athis-Mons, quasi simultanément avec les centres pilotes. La complexité du réseau ATS entre Athis, Orly et Roissy doit être paramétrée au plus vite dans Coflight, d'autant plus qu'en 2017 les approches parisiennes devront paramétrer aussi leur système SYSAT.

Quant à 4-Flight 3.0, alors que le GT *ATC Tool* doit faire des préconisations, des expés inspirées de celle déjà effectuées à la DTI seront planifiées pour permettre l'arrivée de 4-flight dans tout l'UIR France.

SYSAT : « Faites vos jeux, ... »

Pour pouvoir se débarrasser totalement du CAUTRA – et ne plus avoir à assurer son MCO croissant – il faut aussi moderniser les aéroports. La DSNA a donc lancé en 2011 le programme SYSAT. Après des années de pénuries de ressources humaines et financières, l'étendue du chantier s'est révélée. CdG

et Orly ont été placés dans un groupe I prioritaire, pour des raisons initiales d'obsolescence des radars-sol (lesquels doivent quand même être prolongés, en fonction des retards de SYSAT).

Au sein du groupe 2, consacré au reste de la France métropolitaine, un dégroupement pour permettre le déploiement du programme s'est imposé assez vite, via trois zones fonctionnelles. Mais plus il y a de zones, plus le risque d'avoir *in fine* des équipements différents est élevé, compliquant la gestion aux interfaces pour les contrôleurs et la gestion tout court pour la DTI et les services techniques. Si refaire cinq CRNA, avec un seul industriel est déjà long, alors équiper près de 80 tours et approches avec plusieurs industriels risque de l'être bien plus.

Sur ce programme, tout se passe comme prévu. La négociation pour CdG-Le-Bourget et Orly est officiellement à la dernière lecture des réponses des deux industriels finalistes. Évidemment, les deux industriels sont équivalents. Évidemment, les deux offres se valent. Évidemment on aura le meilleur, le moins cher et le plus performant. C'est évident car les contrôleurs de la région ont un trafic parmi les plus complexes d'Europe. Dans le cas contraire, il y a fort à parier que le radar sol de CDG ne devienne immortel.

Et cela se passe tellement bien pour la région parisienne que toute la ressource humaine du programme va s'y consacrer entièrement, ne laissant à la DTI plus que trois emplois « équivalent-temps-plein » (ETP) sur l'équipe du groupe 2 au lieu des quinze qui se partagent la tâche actuellement.

La DSNA doit donc impérativement consacrer douze ETP en janvier 2017 pour que le groupe 2 avance, sauf à le geler pendant au moins un an, le temps que les sites du groupe 1 soient autonomes. Douze ETP ! Est-ce trop demander, alors que plusieurs sites opérationnels et que l'équipe intégrée programme y consacrent toute leur énergie depuis des mois, et que leur capital d'expertise acquise pourrait s'évaporer dans l'intervalle ? Est-ce trop demander, alors que près de deux mille contrôleurs d'approche attendent d'entrer professionnellement dans le vingt-et-unième siècle ? Est-ce trop demander, alors que la DGAC se fait pressante sur les révisions de BO ?

Seaflight

Outre-mer, pour ne pas perdre trop de temps, la DSNA tente une stratégie efficace : contrairement à ce qu'elle fait en métropole, où elle prend le risque d'avoir des systèmes différents entre centres voisins, elle privilégie la continuité des systèmes à travers les espaces. Ainsi, au lieu d'avoir le même système pour deux centres DSNA séparés de 5 000 km, elle essaie de s'équiper du système déployé à proximité. C'est pour cela que Saint-Pierre-et-Miquelon est le plus petit centre de la DGAC mais est aussi le plus moderne, équipé de systèmes développés par son innovant voisin canadien.

Le SNCTA ne sous-estime pas les efforts considérables accomplis par les personnels sur l'ensemble des programmes. Mais force est de constater que ces efforts ne sont pas en eux-même suffisants. Un changement de méthode et une meilleure utilisation des ressources de la DTI et de la DO s'imposent. La DSNA doit également et rapidement réunir le GT protocolaire « expertise opérationnelle des ICNA », et y faire preuve d'ambition.

