



2017 : La modernisation technique de la DSNA au milieu du gué

Que ce soit pour l'en-route avec 4-Flight ou pour les tours et approches avec SYSAT 1 et 2, la DSNA se retrouve engagée sur plusieurs programmes de modernisation dont certains devraient déjà être en service d'après les plannings initiaux de 2011. Les mises en service des systèmes modernes sont complexes, risquées et, par conséquent, sans cesse retardées. Le risque de voir les budgets de MCO (maintien en conditions opérationnelles) de nos vieux systèmes exploser est bien réel et les conséquences non maîtrisées...

4-Flight : objectif 2019

Le 23 mars dernier, un forum 4-Flight se tenait à Orly. Les différents niveaux de management de la DSNA (échelon central, DO, DTI et centres opérationnels) s'étaient donnés rendez-vous pour accompagner, voire rectifier, le programme 4-Flight afin de tenir une mise en service à l'horizon de fin 2019 / début 2020 pour les CRNA Est et Sud-Est. Valider les conditions pour lancer le compte à rebours MESO J-1000, lever et résoudre les écueils, tels étaient les objectifs affichés de ce séminaire.

Pour tenir le calendrier, de nombreux défis restent à relever :

- ♦ techniques (fiabilisation du système et synchronisation des dépendances externes) ;
- ♦ opérationnels (transition, mise en service, suivi, ainsi que formation des utilisateurs) ;
- ♦ organisationnels (transformation des services et des processus) ;
- ♦ capacité à s'organiser et fonctionner en mode « compte à rebours ».

Pour mesurer ce qu'il reste à accomplir (et le temps nécessaire pour y parvenir), les différents interlocuteurs ont également présenté ce qui a déjà été réalisé. Les résultats les plus tangibles sont les heures de contrôle réel effectuées en UOP dans les deux CRNA pilotes grâce à une version intermédiaire de 4-Flight entre janvier et mars 2017.

Or, pour mettre en service fin 2019, le calendrier défini en mars 2017 ne permettrait pas de faire face à des aléas hélas probables dans ce genre de programme. Il a donc été décidé de mettre en place une *task force* DSNA-Thalès qui doit, fin juin 2017, décrire le chemin nécessaire pour tenir le challenge d'une MESO fin 2019.

Coté DTI, pôles et domaines sont désormais annoncés en ordre de bataille pour le chantier du déploiement.

Coté DO, les centres opérationnels pilotes désirent passer d'un mode « équipe projet » à un mode « projet de centre ».

L'avis de la COMTEC

La politique des tas de sable que l'on repousse n'est plus possible et la DSNA se retrouve devant une obligation collective de réussite.

Les mois qui nous séparent de la MESO annoncent une phase de transition et d'appropriation qui concernera le programme en lui-même mais également les centres opérationnels. Les services technique et exploitation vont être à coup sûr soumis à rudes épreuves pour pouvoir déployer et former les opérationnels. Les activités d'UOP vont permettre de continuer à engranger de la maturité ou de la confiance, le plus complexe est à venir.

Tout le monde attend donc beaucoup de cette *task force* qui doit garantir les plannings, assurer des fonctionnalités et une fiabilité nécessaires pour une mise en service opérationnel.

Le prochain jalon « révélateur » coté service exploitation est fixé au tout début de 2018 : à cette époque, les simulateurs nécessaires à la transformation devront être disponibles. Au-delà de cette date, il sera très difficile de rattraper le temps perdu...

Et les autres CRNA « non pilotes » ?

Dans le sillage de la Vops, le déploiement de 4-Flight au CRNA Nord se prépare. Pour l'instant, DSNA et Thalès n'ont pas contractualisé de version pour ce CRNA. Peu importe son nom, I.X, I.4, ou 2.0, il est désormais crucial que la dynamique portée par Athis-Mons lors des évaluations de l'automne 2016 soit utilisée pour préparer la suite. Si ce centre, désormais au niveau d'un centre « copilote », a un calendrier 2017 déjà rempli, en revanche, la DSNA et la direction de programme devront aussi sécuriser au plus vite les fonctionnalités souhaitées par le CRNA Nord pour basculer en environnement électronique au plus tôt.

Quant aux CRNA Ouest et Sud-Ouest, ils devront attendre de nouveaux rendez-vous pour avoir une idée plus précise de la modernisation les concernant.



L'avis de la COMTEC

La DSNA est donc engagée avec l'industriel pour renouveler le système ATM global de ses CRNA. La DTI et la DO se sont engagées à trouver une solution grâce à la *task force* d'ici fin juin pour assurer une mise en service fin 2019. Nous exigeons de nos managers et de l'industriel qu'ils tiennent leurs engagements vis-à-vis des opérationnels qui sont et seront lourdement sollicités lors de cette transition.

SYSAT lot 1 : de retards en retards

Pour rappel, le programme SYSAT lancé en 2011, régulé jusqu'en 2014, est divisé en deux groupes :

- ♦ lot 1 : CDG, Le Bourget et Orly ;
- ♦ lot 2 : reste de la DSNA métropolitaine.

Le lot 1 arrive au bout de la phase de négociation / notification de marché. À l'issue de cette phase, la DSNA devrait communiquer le nom du groupe industriel retenu pour équiper les tours des aéroports parisiens.

On nous dit que cette phase est extrêmement complexe et risquée. On nous dit par ailleurs que les produits sur étagères ne sont pas faciles à départager. On répondra que depuis 10 ans, les contrôleurs ont une idée claire et précise des fonctionnalités nécessaires. La performance globale des plates-formes parisiennes est aussi liée à la performance des systèmes ATM. La modernisation lancée depuis de nombreuses années doit maintenant atterrir. Les centres opérationnels en ont besoin, ils l'attendent et ils sont prêts.

En attendant, le SNCTA apprend avec inquiétude le report de la notification de l'industriel à septembre 2017...

SYSAT lot 2 : arrêt décollage ?

Pour rappel, le lot 2 a été divisé en trois zones fonctionnelles, chacune nécessitant une négociation / notification avec des industriels. En bref, la stratégie du lot 2 serait sur le papier la même que celle du lot 1, mais en version beaucoup plus ardue, vu le nombre et l'hétérogénéité des terrains de chaque zone fonctionnelle.

Sur le papier seulement... car en réalité, la DSNA n'a pas su montrer qu'elle savait s'organiser pour traiter cette exigence de modernisation. Fort malheureusement, pour le lot 2, elle en est encore à repousser les tas de sable, ne disposant d'évidence pas les ressources humaines pour donner des perspectives claires et robustes à ce programme.

L'avis de la COMTEC

De toute évidence, ce que d'aucuns jugent comme de la prudence ou certains autres comme des atermoiements sur le dossier SYSAT lot 1 pourrait laisser croire que la DSNA acquiert de la maturité sur ce programme. Cette consolation est un trompe-l'œil : le marché de la province ne pourra d'évidence pas être géré de la même manière. Le concept opérationnel et les dimensionnements opérationnels des sites ne sont absolument pas comparables.

Depuis 2014, nous alertons déjà sur l'incompatibilité du dimensionnement en ressource humaine et du fonctionnement du programme SYSAT pour traiter le lot 2. Seule réponse fournie : SYSAT lot 2 est en état d'hibernation et on jugera fin 2017 si l'avancement du lot 1 permet de récupérer de la ressource pour avancer en province... Pourtant, le SNCTA a œuvré, notamment en CT DSNA de janvier 2017, pour réclamer et obtenir des ressources humaines supplémentaires pour le programme.

Le fait est que le redémarrage supposé du programme n'aura au mieux lieu qu'en toute fin d'année 2017. Clairement, cette situation ne peut satisfaire ni les contrôleurs, ni le SNCTA, ni les centres opérationnels et, au final... encore moins les compagnies aériennes.

Le lot 2 ne pourra aboutir dans sa configuration actuelle. La gestion des trois zones fonctionnelles ne satisfait personne et nous ne pouvons que constater qu'il n'existe aucune garantie d'obtenir un déploiement homogène sur le territoire. pas plus qu'il n'existe de garantie calendaire de livraison des nouveaux systèmes.

Aujourd'hui la DSNA ne sait pas « acheter » les ordinateurs de demain pour la province, comment croire qu'elle est organisée pour les installer et les mettre en service ? La DTI est-elle dimensionnée pour déployer un tel système dans 80 tours et approches d'ici à 2023 ? La DO-EC sait-elle suivre ce programme indispensable ? Les SNA sont-ils préparés à gérer cette modernisation ?

Depuis 10 ans la DSNA est engagée dans des programmes de modernisation. Aujourd'hui, ces programmes n'ont pas encore atterri. Les coûts humain et financier du maintien en conditions opérationnelles de nos systèmes ancestraux n'avaient pas été prévus pour cohabiter aussi longtemps avec un coût de modernisation très élevé.

La *task force* DSNA-Thalès devra tout mettre en œuvre pour que 4-Flight soit en service d'ici 3 ans à Aix et à Reims, le marché SYSAT lot 1 doit être notifié au plus vite et le lot 2 doit être repensé pour être réaliste et pour redémarrer au plus vite.

Pendant ce temps, les contrôleurs gèrent au quotidien des augmentations de trafic qu'on n'avait pas connues depuis 20 ans au prix de délais importants et d'un stress anormal. Il est urgent de remettre l'église au centre du village et de considérer que l'écoulement sûr et efficace du trafic prime sur certaines susceptibilités... Les contrôleurs ont besoin de quitter l'âge du papier avec de nouveaux outils plus modernes, plus capacitifs, garantissant une meilleure sécurité des vols. Notre administration doit elle aussi tenir ses engagements.

