

CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DU BUREAU NATIONAL  **sncta** →
SYNDICAT NATIONAL
DES CONTRÔLEURS
DU TRAFIC AÉRIEN

Modernisation technique de la DSNA (1/2) : des constats cinglants

Le 18 octobre 2017, après un été de tous les records dans la navigation aérienne française, le directeur général de l'aviation civile recevait les organisations syndicales signataires du protocole 2016-2019, très inquiètes après les dernières annonces de dérapage des programmes majeurs de modernisation technique de la DSNA, *4-Flight* et *SYSAT*. Le SNCTA dresse ici un état des lieux factuel de la modernisation qui conditionne l'avenir de la DSNA dans sa capacité à faire face à la très forte croissance du trafic aérien.

La modernisation, une nécessité vitale

La brutale croissance du trafic observée depuis le printemps 2016, s'est poursuivie en 2017, effaçant tous les records (+4,33 % depuis le début de l'année). Portée par les survols (+7 %), elle a été particulièrement notable en CRNA, notamment au CRNA Ouest (+9,53 %). De façon générale, presque tous les organismes voient leur trafic augmenter : à titre d'exemple, 8 journées et 8 semaines de 2017 sont classées dans les 10 les plus chargées historiquement. Dans le même temps, tous les indicateurs de sécurité s'améliorent, signe du haut degré de professionnalisme des contrôleurs aériens français.

Dans un contexte parallèle de pression grandissante sur les délais, en partie liée aux cibles RP2, et de baisse d'effectifs qualifiés qui atteindront un point bas en 2020, la performance de la DSNA, objet de toutes les attentions, a été le centre de la négociation protocolaire en termes de RH.

La DSNA, malgré son statut de prestataire écoulant le plus de trafic en Europe, ne peut que constater que tous ses homologues ANSP disposent de systèmes de contrôle bien plus performants et ce, depuis un temps certain.

En basses couches, la modernisation des matériels reste l'objectif majeur de la modernisation à l'heure où des SLCT sont encore mis à jour par... disquettes. En CRNA, le remplacement de vieux matériels mais également l'augmentation de productivité que doivent générer des outils plus performants, apparaissent tous deux comme vitaux pour faire face à un trafic en explosion.

Organisation de la modernisation technique

La DSNA chapeaute la DO (Direction des Opérations) qui regroupe tous les services opérationnels et la DTI (Direction de la Technique et de l'Innovation) chargée d'assurer la modernisation technique et le maintien en condition opérationnelle des systèmes actuels (MCO). Aidée par SDPS (Sous-Direction de la Planification et de la Stratégie), disposant de 300 millions d'euros par an en investissement et MCO, la DSNA définit la stratégie générale d'un complexe chantier de modernisation et coordonne les programmes entre DO et DTI.

Où en est 4-Flight ?

En CRNA, après des années de développement, EEE a d'abord été implémenté dans les centres de l'Ouest, permettant de faire basculer ces deux centres vers le *stripping* électronique. *4-Flight* et son nouveau système de plan de vol volumique, *Coflight*, seront d'abord destinés aux CRNA Est et Sud-Est avant d'être étendus au CRNA Nord puis dans un troisième temps, aux CRNA Ouest et Sud-Ouest.

4-Flight et *Coflight* sont dotés d'un budget gigantesque de quasiment un milliard d'euros (hors charges RH). Leurs mises en service étaient initialement prévues dans les premiers centres en 2015 mais accumulent les retards. Le dernier en date, lié à la nécessité de recoder l'IHM de *4-Flight*, va conduire à réviser les plannings de mise en service pour un report estimé, au mieux, à l'hiver 2020-2021 dans les centres de l'Est.



Où en est SYSAT ?

En basses couches, le programme SYSAT est doté d'un budget de 300 millions d'euros (hors charges RH). Les mises en service dans les premiers organismes étaient initialement prévues dans les premiers centres en 2016. SYSAT équipera d'abord les organismes parisiens (groupe 1 : CdG, Orly et Le Bourget) suite à un accord-cadre à signer en décembre avec le consortium Saab/CS, désigné en septembre 2017, vainqueur d'un appel d'offres rocambolesque :

- ♦ celui-ci aurait dû se conclure début 2017, mais a trainé jusqu'à l'automne après des séries de questions supplémentaires envoyées aux deux finalistes ;

- ♦ en juin 2016, à CdG et Orly, l'interface du produit NavCanada, aboutie, intuitive et efficace, a été considérée par les opérationnels comme la seule viable ;

- ♦ après avoir été retenu comme finaliste et ainsi, avoir été autorisé à présenter son produit à Orly et CdG, le consortium NavCanada/Airbus a été, au grand désarroi des contrôleurs, éliminé pour défaut d'assurance logicielle (SWAL) en septembre 2017 ;

- ♦ s'il est notable que, pendant l'année 2017, la DSNA a tendu un certain nombre de perches aux industriels concernant la problématique d'assurance logicielle, si, de toute évidence, NavCanada/Airbus ne les pas saisies, on peut malgré tout s'interroger : comment un produit avec un tel défaut éliminatoire a-t-il pu parvenir jusqu'en finale ?

- ♦ NavCanada/Airbus a attaqué début octobre 2017 le résultat de l'appel d'offres devant le tribunal administratif mais a été débouté et ne se pourvoira pas en cassation ;

- ♦ Saab/CS a d'ores et déjà acquis le contrat de renouvellement du radar sol et du système d'informations générales de CdG, tous deux obsolètes mais devra néanmoins travailler avec les organismes de la région parisienne pour adapter ses systèmes tour et approche et améliorer en particulier son interface d'ici un jalon décisif au printemps 2018 ;

- ♦ chacun s'accorde à douter de la capacité actuelle de CS à fournir un simulateur SYSAT de qualité ;

- ♦ lors de ce jalon, la DSNA jugera alors la qualité des travaux pour poursuivre ou stopper la collaboration avec Saab/CS sur les systèmes tour et approche ;

- ♦ le calendrier de mise en œuvre, à définir à l'occasion du jalon, pourrait conduire à une mise en service au mieux à 2021-2022... voire après les JO de Paris...

D'évidence, le consortium Saab/CS est un choix par défaut. La DSNA s'est engagée dans une démarche louable mais risquée pour le transformer en un vrai choix.

Le programme SYSAT province (groupe 2), ayant pour objectif titanesque d'équiper plus de 70 tours et approches, quant à lui, été scindé en trois lots avec un accord-cadre différent pour chacun. Le premier, celui de la zone Sud-Est (Nice, Lyon, Marseille, etc) devrait être signé fin 2018 pour une mise en service à une date non déterminée à ce stade. Compte tenu des difficultés majeures que rencontre le groupe 1 de SYSAT qui ne concerne pourtant que trois plateformes en région parisienne, la réalisation de SYSAT groupe 2 s'annonce comme un chemin long et totalement incertain.

Où en est le CPDLC ?

Les ANSP sont contraints par le DLS IR (*Data Link Services Implementing Rule*) de mettre en œuvre la version FOC du *Data Link (Full Operating Capabilities)* au plus tard le 5 février 2018. En plus du transfert de fréquence, le « full » *Data Link* comporte notamment les transmissions de clairances. Si cette technologie est inenvisageable dans les CRNA où subsiste le stripping papier, les CRNA Ouest et Sud-Ouest déjà passés en environnement électronique doivent en être équipés, mais après la date requise.

La DSNA va donc tenter de passer entre les mailles du filet de fortes amendes grâce à ses centres de l'Ouest. La technologie CPDLC a longtemps été freinée par des problèmes de bandes passantes et les manques d'investissement des compagnies aériennes en équipements bord. Les choses pourraient se compliquer un peu plus dès 2020, date à laquelle les compagnies se seront toutes équipées et à laquelle trois CRNA ne pourront l'être.

La SSI, nouvelle inconnue

Les enjeux et les menaces actuelles en termes de cybersécurité ont été pris en compte dans le protocole 2016-2019. Ce dernier a validé la stratégie DSNA qui consiste à faire assurer la SSI (Sécurité des Systèmes Informatiques) par des services de la DSNA dont le CESNAC et par une société externe, experte en la matière.

Pour les personnels de la DGAC, le renforcement de la SSI sera le plus palpable quand la messagerie interne sera modifiée. Les grands programmes techniques seront naturellement impactés mais de façon moins visible. À ce stade, il n'est pas possible d'en connaître les conséquences en terme de délais pour *4-Flight*, *Cofflight* et SYSAT.

La DSNA, malgré un budget gigantesque, ne parvient pas à assurer une modernisation pourtant indispensable à la navigation aérienne dans cette phase de très forte croissance du trafic. Dans ce contexte où les enjeux de sécurité et de régularité sont considérables, la DSNA sera-t-elle en capacité d'accompagner cette croissance ou sera-t-elle un frein au développement économique du transport aérien ?

