

Modernisation technique : le CGEDD donne le tempo !

La mission d'audit du CGEDD (conseil général de l'environnement et du développement durable), commandée par la ministre des Transports pour rendre compte de la modernisation technique de la DSNA a formulé ses conclusions : il est recommandé de poursuivre *4-Flight* et « d'être prudent sur le groupe 2 de SYSAT », ce qui en d'autres termes, revient à donner un *no go*.

Ces différentes annonces ont été communiquées lors du GSPST (groupe de suivi permanent de la stratégie technique) du 27 novembre 2018. Le SNCTA en a également profité pour questionner le DSNA, voire parfois pour sonner l'alarme, sur de nombreux projets locaux en suspens ou en souffrance : *Data Link*, nouvelles tours, visualisation, systèmes techniques, etc.

4-Flight : clairance d'approche finale

Le rapport du sénateur Capo-Canellas avait introduit un gros doute sur la stratégie technique pour les CRNA : fallait-il passer par EEE à Reims, Aix et Athis avant de se lancer dans une implémentation globale de *4-Flight* ? Le CGEDD a arbitré en faveur de ce dernier : il a fait le constat que EEE n'aurait pas pu être en service avant l'hiver 2020-2021, soit un an avant la MESO *4-Flight*, et qu'un tel phasage par EEE aurait tué *4-Flight*. La DSNA va désormais pouvoir signer l'avenant à l'accord pour lequel elle s'était mise d'accord avec Thalès.

Les dates de mise en service à l'hiver 2021-2022 restent fragiles si on considère la tension sur le calendrier de déploiement et certaines difficultés non encore maîtrisées. Le SNCTA espère voir le bout d'un très long tunnel : les nouvelles fonctionnalités de *4-Flight* doivent aider les contrôleurs aériens à faire face à la croissance du trafic, *Coflight* doit remplacer CAUTRA, ce cœur de système à bout de souffle.

SYSAT : arrêt décollage du groupe 2 !

Le CGEDD inflige à la DSNA un terrible et consternant camouflet sur le groupe 2 de SYSAT : les inspecteurs du ministère ont fait comprendre qu'ils ne croyaient pas dans le projet de système intégré tour-approche pour la province tel qu'il est conduit actuellement. En laissant filer, pour la seconde fois (!), la date de « péremption » de l'appel d'offre de la zone sud-est du groupe 2, la DSNA obéit au CGEDD. Qui peut sincèrement donner tort à ce dernier ? Car depuis des mois, le SNCTA constate la dérive du programme :

- ☺ le niveau de confiance des opérationnels et des encadrants impliqués dans le projet est très faible ;
- ☺ le concept de déploiement « en grappe » du groupe 2 laisse plus que dubitatif ;
- ☺ les coûts du programme explosent, passant du fantaisiste chiffrage initial à 95 millions d'euros à celui, imprécis, de 500 millions d'euros : une bombe financière se créait lentement puisque les travaux de vigies provisoires et de réurbanisation n'étaient que très partiellement comptabilisés.

4-Flight, lancé en 2011, aurait dû être mis en service en 2015. SYSAT, lancé en 2013, aurait dû être mis en service en 2017.

Le SNCTA exige désormais de revoir du sol au plafond ce programme qui a depuis longtemps quitté le domaine des achats sur étagère. Il est en particulier nécessaire de redéfinir les besoins avec pragmatisme et sans chercher à réinventer la roue. Si cet arrêt décollage est peut-être un mal pour un bien, il traduit avant tout l'incapacité chronique de la DSNA à se moderniser malgré de lourds financements. La revue du programme à mener début 2019 doit permettre une remise à zéro salvatrice avec toutes les aides extérieures disponibles dont celle du CGEDD.

Côté groupe 1, les discussions entre les organismes parisiens, la DTI et le consortium industriel, Saab-CS, sont parfois chaotiques. À Roissy, les dernières

projections amènent à une mise en service du nouveau radar sol à l'hiver 2021-2022 et du système intégré tour-approche après les Jeux Olympiques de 2024. Orly affiche une volonté de cranter le système tour à l'hiver 2022-2023 puis le système approche à l'hiver suivant.

Cesser d'arroser le désert !

La DSNA doit rebondir de toute urgence après un tel échec. Les contrôleurs aériens des tours et des approches méritent mieux que des matériels obsolètes, des problèmes de visualisation ou des projets de génie civil sans cesse repoussés.

La chaîne de modernisation ne peut plus se cacher derrière les insuffisances, parfois réelles, d'industriels comme Thalès, ou les errements supposés de la DO. Pour le SNCTA, la DSNA doit trouver là l'opportunité de revoir le plan de vol. Au-delà des aspects opérationnels, il est nécessaire de remplacer au plus vite le CAUTRA afin de réduire les coûts de MCO et d'éviter les amendes européennes liées aux retards de modernisation technique. Les travaux de début 2019 devront valider une méthode et une stratégie d'achat et de déploiement sincères et réalistes.

Afin d'éviter les lourdes amendes pour non conformité à l'IR Data Link, la DSNA en est réduite à envisager une version Data Link dans les centres de l'est dès 2020 !

L'échec du groupe 2 de SYSAT n'est pas l'échec d'une personne, ni celui des personnels mais un échec cuisant de la méthode actuelle, du management et de la structure de la modernisation technique.

La technique devrait être au service de l'opérationnel et non l'inverse. Les centres devraient avoir plus d'autonomie. Les industriels et la DTI devraient être au plus près des centres et des opérationnels. Les propos de la CGT, organisation majoritaire à la DTI, qui considère, encore un an après, comme un « caprice » la mise en service des écrans 43" au CRNA Sud-Ouest (pourtant largement plébiscitée localement), est édifiante, signe d'un état d'esprit à profondément modifier.

Le SNCTA attend beaucoup de la capacité de réforme de la DTI et de son nouveau directeur qui sera nommé en janvier après un choix en comité inter-ministériel. Son équipe devra relever des défis immenses pour l'avenir de la DSNA et probablement de la DGAC.

Les ogres MCO et 4-Flight

Le SNCTA s'est battu lors de sa dernière grande grève nationale en 2014 pour redonner de la couleur aux budgets d'investissement, acte nécessaire pour moderniser nos systèmes. Avec actuellement plus de 300 millions d'euros par an, la DSNA va progressivement augmenter ce plafond à 340 millions.

L'audit DSNA sur les systèmes techniques, obtenu par le seul SNCTA en janvier 2018 et présenté en juin 2018, a mis en lumière un certain nombre d'interventions nécessaires relevant du maintien en conditions opérationnelles (MCO). Ces dépenses, 135 millions d'euros en 2017 soit quasiment le double de 2016, pèseront lourdement sur les budgets d'investissement mais sont absolument nécessaires pour le bon fonctionnement de nos systèmes vieillissants.

Autre poste très gourmand, 4-Flight est guidé par les choix stratégiques d'une DSNA en retard dans sa modernisation technique et sous pression des délais colossaux des CRNA. Pour signer le dernier avenant de 100 millions d'euros avec Thalès, la DSNA utilisera la trésorerie de la DGAC pour éviter d'impacter les autres programmes techniques.

De lourds besoins locaux

Au delà du MCO, de 4-Flight, de SYSAT ou du Data Link, les questions diverses du SNCTA à ce GSPST concernaient également CADAS/VIGIE, la salle IFR d'Orly, la modernisation de Tahiti, les suites de la panne radar de juillet 2018 à Lyon, les nouveaux blocs techniques et tours de Marseille, Lyon, Nouméa, Saint-Denis de la Réunion et Dzaoudzi, les visualisations radar de Nice, Nantes, Annecy et Chambéry. Les réponses à ces questions seront transmises à la COM TS et aux sections locales du SNCTA qui les diffuseront.

Positiver ne suffit plus : entre retards, amendes, MCO très gourmand et dérapages des coûts, le bilan de la modernisation technique est désastreux. À ce point, les améliorations sont presque devenues inaudibles.

Les recommandations du CGEDD sur SYSAT sonnent comme une gifle cinglante. Sera-t-elle salutaire ? Si chacun en prend conscience, organisations syndicales incluses, cet évènement peut être le signe d'une refondation de la stratégie technique de la DSNA. Ce ne sont pas de simples mesurées que le SNCTA attend mais une réforme et des changements en profondeur. Cela paraît désormais relever de l'ordre du vital pour toute la DGAC.