

Le projet SYSAT G2 repart de zéro

Suite à une revue de programme réalisée au premier semestre, la DSNA a décidé fin juin un changement majeur de direction pour le projet SYSAT Groupe 2 en revenant sur la promesse d'un système intégré pour l'ensemble des sites et pour lequel Nice devait être site pilote.

Le nouveau Directeur de Programme affirme certes que SYSAT G2 n'est pas mort, mais on peine à voir ce qu'il reste du projet initial et comment la DSNA va pouvoir moderniser ses tours et approches, dont Nice, pour pallier les obsolescences et répondre aux enjeux à venir...

Une stratégie d'achat... inexpliquée

Dans sa démarche d'achat sur étagère pour l'acquisition du système, la DSNA avait fait le choix, inexpliqué, d'un marché multi-attributaire pour SYSAT Groupe 2. Cette procédure, forçant la mise en concurrence des 3 industriels retenus à l'accord-cadre lors de chaque nouveau marché d'achat, générerait de fait un risque d'hétérogénéité des systèmes dans le G2, et une complexification du programme (plusieurs marchés à négocier, plusieurs systèmes à installer et maintenir, ...)

Une absence de moyens

Bien que lancé en fanfare en 2012 avec des objectifs ambitieux, SYSAT G2 a toujours souffert d'un manque cruel d'investissement et de ressources de la part de la DSNA. Priorité a toujours été donnée à 4Flight et SYSAT G1, ne permettant à SYSAT G2 d'avancer que par à-coups. C'est dans ce contexte difficile que les quelques contributeurs au projet ont travaillé sur la procédure d'achat, la transition, un scénario de déploiement à l'échelle nationale... avec l'objectif pour l'ensemble des tours et approches de province de voir arriver un jour un système ATC moderne.

Les travaux en vue de l'arrivée de SYSAT (identification des surfaces nécessaires, locaux provisoires...) qui ont eu lieu sur certains sites, en particulier à Nice, ont rapidement fait émerger des besoins en génie civil qui faisaient craindre à la DSNA une explosion des coûts du programme. Rappelons

que ceux-ci sont en partie liés à des travaux repoussés « à l'horizon SYSAT » depuis trop longtemps.

Les incertitudes sur la procédure d'achat, le coût en ressources humaines et financières et la durée nécessaire pour déployer le système ont ainsi poussé le CGEDD, organe chargé de la revue du programme, à recommander à la DGAC d'arrêter les frais. La procédure d'achat sur étagère a donc été abandonnée.

Et Nice dans tout ça ? Auparavant site pilote du G2, Nice se retrouve maintenant à la même enseigne que le reste du groupe 2 : dans une grande incertitude en ce qui concerne sa modernisation technique et la réponse aux problèmes d'obsolescence. Pourtant, les besoins identifiés à l'origine du projet subsistent.

C'est quoi SYSAT G2 maintenant ?

Depuis juin, le programme SYSAT G2 n'a plus pour but d'acquiescer et déployer un système intégré existant. La DSNA, après avoir acté son incapacité à se mettre au niveau de ses homologues par le biais d'un achat sur étagère, nous propose maintenant un scénario de modernisation technique « disruptif », dont la faisabilité reste à confirmer, s'appuyant sur une « architecture ouverte orientée service », du cloud...un système jamais vu dans l'ATM, tout en promettant des coûts et des délais inférieurs à ceux envisagés dans l'ancienne procédure. Ce scénario retenu pour moderniser l'ensemble des tours et approches de province est néanmoins dans une phase d'approfondissement qui aboutira à une décision de type GO/NOGO d'ici la fin de l'année (sans plan B en cas de NOGO)

Le projet s'annonce donc technologiquement encore plus ambitieux que l'ancien, mais quand bien même serait-il réalisable, répondra-t-il vraiment au besoin ? Tout ceci reste très flou pour les utilisateurs que nous sommes, et les aspects IHM et outils à la disposition du contrôleur n'ont pas

encore été évoqués dans le cadre de ce nouveau scénario. Pour l'instant les annonces tournent surtout autour de l'architecture : une centralisation maximale des serveurs est envisagée afin de maximiser les échanges d'informations et économiser de l'effectif de maintenance en ne gardant localement que le minimum de systèmes à maintenir. En tant que futurs utilisateurs du système on peut légitimement avoir des craintes sur la conception, l'ergonomie et l'intégration de ces nouveaux outils, en comparaison avec le système sur étagère, éprouvé opérationnellement, voulu au départ du projet SYSAT.

Les contrôleurs niçois n'accepteront pas que les besoins formulés initialement soient revus à la baisse. Ils rappellent que les attentes côté contrôle correspondent, à minima, à ce qui avait déjà été demandé dans l'appel d'offre. Ils sauront se faire entendre si ceci venait à être oublié.

Compte tenu du bilan de la DSNA sur les grands projets, difficile d'accorder beaucoup de crédit à cette nouvelle démarche, sachant que les problèmes d'absence de ressources financières et RH sont toujours là. Certes la DSNA mise sur une réorganisation de la DTI impulsée par son nouveau directeur afin d'être plus efficace dans la gestion des grands programmes. Toutefois, il semble difficile de croire que cela suffira à dégager les ressources nécessaires pour avancer sur le G2, d'autant qu'un tel changement n'est pas sans risque social. On ne peut qu'être prudent face à ces annonces.

La conformité PCP

En parallèle des travaux sur l'ensemble du Groupe 2, le programme SYSAT est maintenant également chargé de travailler sur la mise en conformité réglementaire PCP SESAR à Nice.

Pour mémoire, le PCP, loin d'être uniquement une contrainte réglementaire, liste les outils ATC dont certains centres doivent s'équiper pour pouvoir faire face au trafic prévu dans les années à venir.

Parmi ceux-ci, l'A-SMGCS devra fournir aux contrôleurs des aides à la gestion des mouvements au sol, une assistance à la délivrance des clairances de roulage en fonction de la configuration opérationnelle en service, et permettre la surveillance du suivi de ces dernières par les équipages.

Le système SYSAT fonctionnant en environnement électronique prenait pleinement en compte ces besoins et les étendait également à la visualisation radar Air pour permettre ainsi aux contrôleurs d'approche de disposer, enfin, de STCA ou MSAW intelligents. Il visait également à apporter une simplification des coordinations inter-secteurs. Il paraît donc nécessaire que la solution d'environnement électronique retenue pour l'ASMGCS dans le cadre de ce nouveau projet puisse être étendue à d'autres systèmes pour répondre à ces besoins des contrôleurs.

Or l'absence de moyens alloués à SYSAT G2 jusqu'à présent nous fait craindre que le projet de mise en conformité réglementaire au PCP SESAR, mené par le programme SYSAT exclusivement pour Nice, ne se fasse au rabais.

Pour la section locale SNCTA, un tel projet ne peut s'envisager sans une forte implication des contrôleurs niçois, et un pilotage proche du terrain. Pour espérer aboutir, ce projet ne doit pas être une variable d'ajustement vis-à-vis de 4FLIGHT et du G1, comme l'a été SYSAT G2 jusqu'à présent.

La section locale SNCTA veillera à ce que la conformité PCP ne soit pas seulement de façade, avec pour seul but d'éviter les sanctions (comme sur d'autres dossiers), mais qu'elle soit une opportunité de fournir enfin aux contrôleurs niçois des outils performants, promis depuis des années par SYSAT.

La section SNCTA Nice prend acte de l'arrêt de la procédure d'achat sur étagère pour SYSAT G2 et de la nouvelle direction prise. Pour autant, le besoin utilisateur demeure et l'attente d'outils modernes est toujours plus forte face à l'obsolescence de nos systèmes et aux enjeux à venir. La section SNCTA Nice, sera particulièrement vigilante quant à la manière dont sera traitée la mise en conformité PCP de Nice et la suite du projet SYSAT G2. Elle exige que les moyens financiers et RH nécessaires soient alloués et sanctuarisés à ce projet et que sa conduite se fasse avec une forte implication du SNA-SE et de ses contrôleurs.