

CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DE SECTION - NICE



SYSAT, l'Arlésienne niçoise ?

ALORS QUE LE PROGRAMME SYSAT EST DECOUPE DEPUIS LE DEBUT EN 3 GROUPES ET QUE LES DEMO-EVAL ONT ETE ORGANISEES AUTOUR DE CEUX-CI, LA DSNA A DECIDE D'Y INTEGRER LES APPROCHES DE CDG ET ORY ET D'EN PROFITER POUR REGROUPER L'ENSEMBLE DES AUTRES CENTRES DANS UN SEUL LOT. A CETTE REORIENTATION, PERSONNE N'ARRIVE A DONNER DE RAISON LOGIQUE. VU LES DERNIERS RESULTATS EN MATIERE DE DEPLOIEMENT DE SYSTEMES DE LA DSNA, LES CONTROLEURS AERIENS ONT DES RAISONS DE S'INQUIETER.

Une logique industrielle en dépit du bon sens !

Si l'incorporation des approches de Roissy et d'Orly à SYSAT peut faire sens, dans ce cas Nice doit être intégré au sein du même lot. En effet, les trois aéroports sont inclus dans le PCP (Pilot Common Project) de la Commission Européenne qui impose d'équiper ces terrains de fonctionnalités SESAR bien précises : CDM, ASMGCS niveau 4, PBN, etc... On peut donc obtenir des économies d'échelle dans le développement des outils mais aussi des aides financières de la SESAR-JU.

Au-delà du PCP, un minimum de réflexion sur les autres approches devrait amener à regrouper dans le même groupe celles devant mettre en place ces fonctionnalités, dans le cadre du PCP ou pas.

Aujourd'hui devant l'urgence de la situation à Roissy, la DSNA a décidé début décembre de refaire en catimini les groupes avec d'un côté un lot « approches parisiennes », de l'autre un lot « reste de la France » englobant des terrains dont Nice ayant certains besoins identiques à Paris.

Des inquiétudes justifiées...

Bien qu'elle ait du mal à expliquer ce redécoupage, l'administration n'a de cesse de répéter qu'il n'aura pas d'impact sur l'équipement des terrains de province, dont Nice, et que tous leurs besoins en termes de matériels

seront satisfaits.

Or face à cet angélisme de la DSNA, plusieurs exemples locaux récents (radar sol, ATIS Automatique) mettent en doute sa capacité à respecter ses engagements et font apparaître le spectre d'un SYSAT remis aux calendes grecques.

... face aux réalités du terrain.

Tandis que l'appartenance au lot « Paris » apportait quelques garanties sur les délais d'équipement et le déploiement des fonctionnalités SESAR, le regroupement de tous les centres en un lot 2 « terrains de province » pose certaines questions.

Alors que la DSNA justifie le lot 1 par la nécessité d'aller vite, comment croire qu'un lot 2 regroupant tant d'aéroports de tailles et de spécificités différentes, ne prendra pas de retard important ?

De plus, l'administration acceptera-t-elle de supporter les surcoûts inévitables du développement de fonctionnalités spécifiquement niçoises dans le lot 2? Vu le climat économique contraint, il est permis d'en douter, en dépit des avancées obtenues l'année dernière.

Alors que nos outils arrivent en bout de course, il y a de quoi être inquiet !

La section SNCTA de Nice ne partage pas l'optimisme de l'administration sur cette « réorientation » du programme SYSAT. Cela démontre la considération et la vision de l'avenir qu'a la DSNA pour les approches de province. AUCUNE. Pour la DSNA, la France reste Paris et le désert français.

