



## SYSAT : intentions, espoirs et doutes

LE GSPST (GROUPE DE SUIVI PERMANENT DE LA STRATÉGIE TECHNIQUE) DU 26 AVRIL 2016 A PERMIS DE PRÉSENTER L'ÉTAT D'AVANCEMENT DE SYSAT, LE GRAND PROGRAMME DE MODERNISATION DE LA DSNA POUR LES TOURS ET LES APPROCHES, DÉJÀ SCINDÉ EN DEUX GROUPES, RÉGION PARISIENNE (ROISSY, ORLY, LE BOURGET) D'UN CÔTÉ, PROVINCE D'UN AUTRE. SI L'ADMINISTRATION RESTE CONFIANTE ET VOLONTARISTE, LA REVUE DE DÉTAILS POUR CHAQUE GROUPE COMPORTE SES LOTS DE GRANDES À TRÈS GRANDES INCERTITUDES.

Pour la modernisation des systèmes, SYSAT est aux tours et approches ce que 4-Flight est aux CRNA : un programme d'une importance capitale. Le SNCTA sera donc attentif à ce que les budgets supplémentaires alloués aux investissements soient utilisés efficacement pour obtenir des outils performants, disposant de fonctionnalités conformes aux souhaits des contrôleurs, utilisateurs finaux du système.

### Groupe 1 : Région parisienne

La passation de marché de SYSAT pour les organismes parisiens suit son cours. Le premier tour de table a permis de sélectionner SAAB et le consortium NavCan–Airbus ATM qui devront être départagés d'ici la signature officielle prévue en mars 2017. Dans cette optique, les deux industriels se déplaceront en visites croisées à Orly et Roissy du 31 mai au 24 juin pour présenter leurs produits.

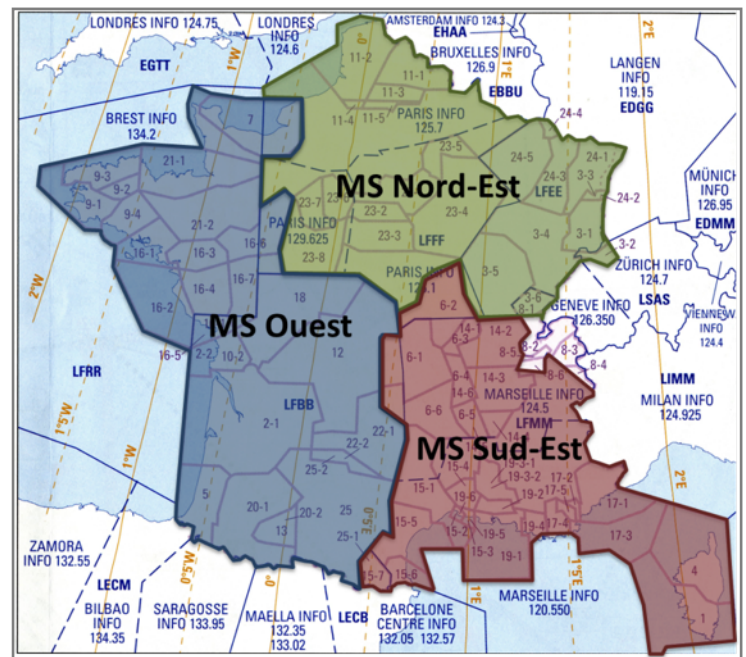
La mise en service à Roissy est programmée fin 2019 (fin 2020 pour Orly et Le Bourget). Elle se fera par un basculement, dit « big bang », en une nuit des vigies et de la salle d'approche, solution la plus apte à minimiser l'impact sur les usagers. La livraison de simulateurs par l'industriel étant prévue fin 2017, le timing de développement et de transformation des personnels semble certes tendu, assurément optimiste et volontariste, mais... encore jouable.

Par ailleurs, si les échéances en région parisienne (mais aussi à Nice) sont tenues, la DSNA disposera d'une contribution conséquente de la Commission européenne de 20 millions d'euros via le fonds INEA (*Innovation & Networks Executive Agency*) pour un projet global évalué désormais à 180 millions d'euros.

### Groupe 2 : Province

Si les organismes parisiens devront relever de vrais défis pour être à l'heure de la modernisation, ce n'est (presque) rien comparé aux autres, tours et approches de province... Le basculement SYSAT des 80 organismes à l'horizon 2022 semble plus proche de la méthode Coué que d'un plan de déploiement réaliste.

Et comme si les travaux à venir n'étaient pas suffisamment complexes, le groupe 2 sera scindé en trois lots, dits « zones fonctionnelles », qui disposeront chacun d'un appel d'offre particulier et donc possiblement d'un industriel différent dans chaque zone. À ce stade, le processus de désignation des industriels vient à peine de débuter.



### Pourquoi trois ?

Les raisons qui ont amené à ce marché « multi-attributaire » (et sa scission en trois zones) qui pourrait conduire la DSNA à être équipée de trois systèmes ATM différents (quatre en comptant celui de la région parisienne) en espace inférieur sont obscures. Aucune étude n'a été présentée pour justifier cette décision. Pourquoi pas une zone, ou deux, ou quatre, ou plus ?

De multiples raisons auraient dû conduire à limiter le nombre de zones : le déploiement, l'installation, les tests, les paramétrages, le nombre d'interfaces, la définition des



méthodes de travail, la formation des électroniciens, la transformation des contrôleurs, leur formation continue en unité, la maintenance, le maintien en conditions opérationnelles, l'exploitation, les modernisations ultérieures... Cette scission en trois zones menace donc l'efficacité de l'architecture finale.

La DTI peut-elle se permettre le luxe de disposer de trois équipes, chacune spécialisée sur son système ? Comment va-t-elle réussir à gérer les contrats avec trois industriels différents ?

Le coût des évolutions futures, liées aux évolutions techniques ou espaces, ne sera-t-il forcément pas plus élevé ? Ne va-t-il pas falloir payer trois fois un seul développement ?

Ce choix, la DSNA va devoir l'assumer. Et il sera coûteux à n'en pas douter, probablement de nature à compliquer les évolutions ultérieures. Il multipliera potentiellement les frontières entre centres équipés différemment, ce qui fait peser des incertitudes quant à leur capacité à s'échanger des données.

### Énormément de questions, peu de réponses

Au stade actuel d'avancement du programme, les industriels n'étant pas encore sélectionnés, l'administration a peu de visibilité sur sa capacité à tenir le planning de son programme, celui du groupe 2 en particulier.

Ainsi une question reste en suspens, que tout le monde élude, du moins officiellement : devant la quantité astronomique de travail que représente le basculement de 80 tours et approches en trois ans, la DTI, chargée des installations et déjà à la peine pour déployer écrans en CRNA et antennes en SNA, ne pourra pas faire face dans les temps, état de fait reconnu par les OS représentatives des IESSA. Les opérateurs de première ligne, les contrôleurs aériens, en pâtiront. Quelles seront donc les solutions envisagées pour tenir les plannings ? Les industriels choisis peuvent-ils équiper par eux-mêmes les organismes que la DTI sera dans l'incapacité de couvrir ? Question subsidiaire : quel sera le coût induit pour chaque année de retard ?

La question des fonctionnalités disponibles dans SYSAT n'est pas non plus traitée comme elle le devrait. Qui les validera lot par lot ? Quand ? Un GT ne devrait-il pas être créé par zone fonctionnelle pour déterminer les fonctionnalités disponibles ? Alors qu'elles devraient être présentes dans le cahier des charges de chaque marché, l'administration n'apporte aucune réponse à cette question essentielle.

### BEO : Besoin en Expertise Opérationnelle

Le SNCTA revendique que l'expertise des contrôleurs impliqués dans les projets techniques comme SYSAT, au niveau local ou national, soit mieux reconnue en créant un statut d'expert. De la même façon, dimensionner les besoins de chaque centre sur plusieurs années, projet par projet, ne peut plus être fait « au doigt mouillé », chacun dans son coin. Le système gagnerait en cohérence avec la création d'un BEO, Besoin en Expertise Opérationnelle, centre par centre. Voilà deux revendications que le SNCTA porte dans les négociations protocolaires et qui pourraient s'appliquer parfaitement aux phases de développement et de transformation du programme SYSAT.

Au titre du BEO, il conviendrait de définir dès à présent les besoins de chaque SNA en experts locaux, en formateurs et instructeurs, ce qui n'est pas clairement à l'ordre du jour.

### Transformation ATCO : devoir d'expérience

Parmi les questions qui concernent directement les contrôleurs aériens, celle de la transformation n'est pas la plus mince : l'exemple de la transformation EEE permet de disposer de retours d'expérience précieux pour se faire une idée de ce que sera « l'aventure » de la transformation de chaque centre. Car le terme d'« aventure » n'est pas exagéré : il s'agira de périodes de transition délicates, très consommatrices en ressources humaines.

Le nombre de jours ne devra pas être minimisé : entre la prise en main des IHM vigie et salle d'approche, l'apprentissage du nouveau *data manager* et les formations « pannes et FSI », sans compter la remise en question que constitue le passage sur un nouveau système technique, le SNCTA sera vigilant sur la qualité des formations mises en place.

Vu le nombre d'organismes concernés, il serait bon que les centres aient un référentiel commun pour éviter une hétérogénéité de méthodes, à défaut d'avoir une homogénéité de systèmes. La DSNA, qui a commencé sa mue technologique, serait bien avisée de coordonner nationalement sa formation sur les nouveaux systèmes plutôt que de laisser les subdivisions instruction de chaque centre se débattre seules.

L'utilisation des simulateurs sera intense. Là non plus, rien n'est finalisé. Pourtant il est fort probable que le nombre de simulateurs soit insuffisant. Il conviendra donc d'en ajouter, quitte parfois à réaménager certaines salles. L'ÉNAC devrait avoir un rôle à jouer dans la transformation de certains centres sans que, là non plus, les certitudes soient de mise.

Bien que le financement de SYSAT semble désormais assuré, des failles dans le déroulement du programme se font jour. Les ressources humaines nécessaires sont en effet encore largement sous-estimées et la partition du marché complique inutilement l'architecture finale du programme. Cela rend le calendrier plus que douteux, notamment pour la province. La DSNA devra faire preuve de plus de précision et d'ambition pour réussir dans les temps ce nécessaire chantier technologique.