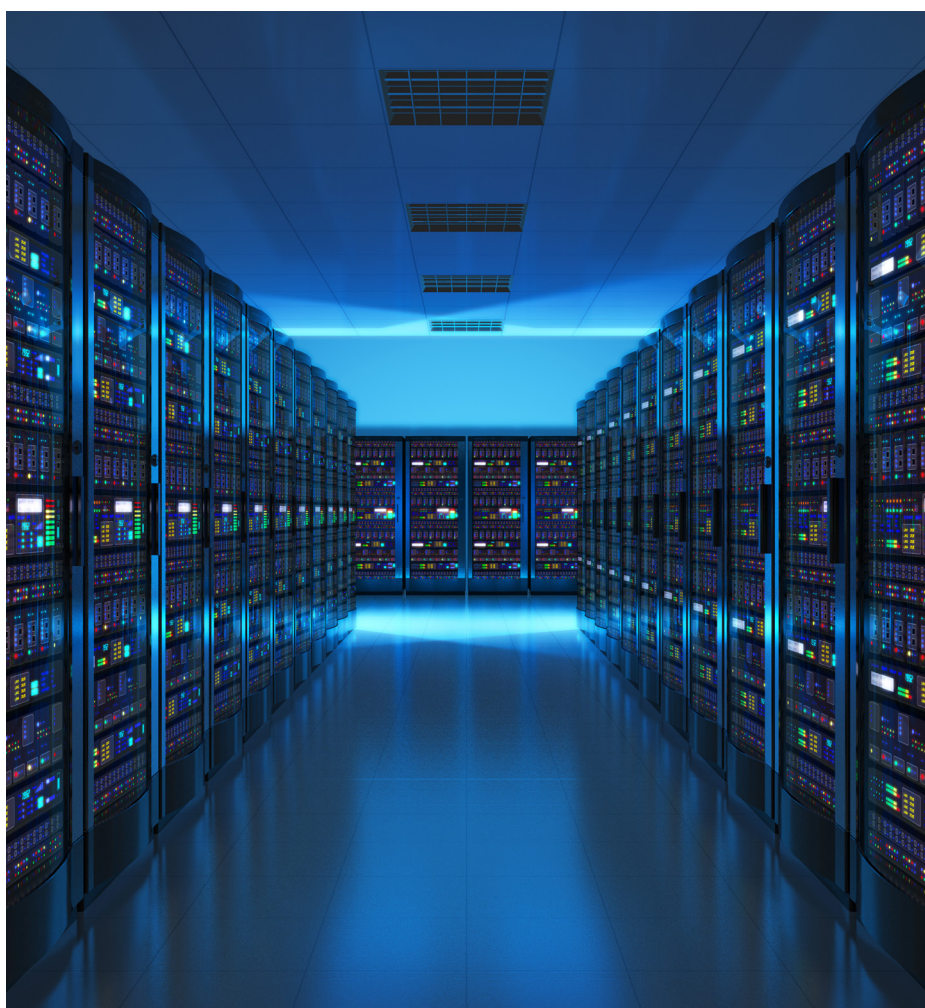


En attendant 4-Flight...

Alors que le programme 4F consomme une part très importante des ressources humaines et financières de la DSNA, l'obsolescence d'une partie des systèmes permettant d'écouler chaque jour en toute sécurité un trafic en forte hausse, devient de plus en plus criante. Il faut agir et vite. Un plan d'action s'avère donc indispensable.

Toujours pas de «Big-Bang»

En se basant sur le planning affiché par la DSNA, c'est maintenant en 2020 que devrait être mis en service 4Flight dans les 2 premiers CRNA, suivi du CRNA-N en 2022 et finalement en 2023 dans les centres de l'Ouest. A la fin de cette année c'est 720 Millions d'euros qui auront été consommés (source PLF 2018) soit près de 75% du budget total. Malheureusement aucun centre ne sera encore opérationnel à cette date. Sans se prononcer sur la fiabilité et l'optimisme de ces prévisions, la situation est alarmante : Le « Bigbang », initialement prévu pour 2015, n'aura toujours pas lieu et c'est bien une lente et coûteuse transition à laquelle doivent faire face les centres opérationnels et la DTI.



Un Cautra à bout de souffle

Le cœur du système aérien français reste donc le CAUTRA et certains de ces composants atteignent inexorablement leurs limites.

L'été 2017 est celui des records de trafic mais aussi des pannes comme au CRNA-SO où le STPV a clairement montré des problèmes de capacité avec une interruption de près de 50 minutes en pleine journée. .../...

Les calculateurs STIP et STPV qui tournent maintenant depuis le début des années 2000 souffrent également de pannes matérielles à répétition qui vont au-delà des simples signaux faibles.

De plus, une réallocation des ressources au sein de la DTI pour absorber la charge des grands programmes de modernisation a abouti à une perte de maîtrise des applicatifs. Cependant, il apparaît inévitable de répondre au légitime besoin de modernisation des salles de



Contemporain des PC à disquette, ce STIP supporte tous les PLN français depuis 2001. Dernier composant CAUTRA qui sera décommissionné, la DSN se demande encore si son portage est nécessaire.

contrôles, et ce sans attendre 4Flight, en leur fournissant de nouveaux outils comme le montre l'expérience du couplage ERATO, ODS et 43 pouces.

C'est clair : il faut moderniser le CAUTRA actuel

4Flight doit réussir mais les plannings montrent que le CAUTRA ne sera pas décommissionné avant au moins 5 ans. Comme l'affirment les opérationnels des salles techniques et des salles de contrôle, le statu quo est illusoire. Il fait courir le risque de pannes majeures alors que l'attention du public et du ministère est braquée sur les opérateurs de transport. Nous demandons donc de la part de la DSN la mise en place d'un plan d'action visant à prendre en compte les problématiques d'obsolescence avec :

- Une sécurisation des composants CAUTRA avec notamment le portage des STIP et STPV.
- La poursuite des évolutions pour intégrer des nouveaux outils/fonctionnalités de contrôles (ex 43 pouces).
- Un programme de suivi de l'obsolescence qui intègre les experts/opérateurs de 1ère ligne.

Attention IESSA

Si notre professionnalisme permet de prolonger la durée de vie d'un CAUTRA à bout de souffle, il nous oblige aussi à alerter : on ne pourra pas attendre 4Flight dans ces conditions.

Dans le contexte actuel, une panne majeure pourrait être lourde de conséquence pour la DSN et ne manquerait de faire réagir le ministère. En tant que syndicat responsable, nous nous devons d'appeler nos collègues qui s'occupent de ces systèmes sensibles à une plus grande prudence et aux respects des procédures du SMI (FFT, MISO, MANEX...).

En attente de sa « révolution » le système ATM français devra continuer à fonctionner et être performant. Devant la situation préoccupante de l'obsolescence des systèmes, l'UNSA IESSA exhorte l'administration à prendre rapidement les décisions qui s'imposent sans attendre une panne majeure type « Montparnasse ».