



La Lettre de l'UNSA-IESSA

Ingénieurs Electroniciens des Systèmes

de la Sécurité Aérienne

kill -9 4Flight

Véritable gouffre financier devenu incontrôlable, égérie de la politique d'achat sur étagère, ogre qui dévore tous les crédits sur son passage, quitte à faire vaciller économiquement la DSNA en emportant la DGAC, 4Flight doit être arrêté. Il est urgent de lancer le plan B.

LE PARI PERDU.

L'administration, depuis 2005, a tenté de tout externaliser avec le principe de l'achat sur étagère. Censée réduire les coûts, cette politique permettait en plus de court-circuiter les opérationnels considérés comme trop exigeants. Bilan : nul, échec sur échec et la note est salée.

L'OGRE 4FLIGHT.

PLF 2013 Investissement ATM/CNS		
4-FLIGHT	69 M€	58 %
ATM (hors 4-Flight)	32 M€	26 %
CNS	19 M€	16 %

4Flight représente 58% des investissements CNS/ATM pour 2013 : deux fois le budget de tous les autres projets ATM (AMAN, DMAN, ERATO, DATALINK ...), près de 4 fois le budget pour le CNS pourtant indispensable, faut-il le rappeler, aux missions de la DSNA. Le programme est en train de croquer une énorme part des ressources (argent et personnels) pour un hypothétique résultat à long terme. Cette situation va perdurer plusieurs années. Elle pourrait même empirer, des dérapages budgétaires étant fort probables.

Cela se fera au détriment d'investissements nécessaires à court terme dans les systèmes CNS/ATM et les infrastructures. Des opérations urgentes pour le MCO ne pourront ainsi pas être lancées en 2013, faute de moyens ! Les difficultés vont s'accroître et les incidents opérationnels risquent de se multiplier. Le programme 4Flight est une gangrène. En prononçant aujourd'hui le NO GO et en arrêtant ce désastre, la DSNA pourra marcher sereinement vers son avenir.

EXTERNALISATION ET DÉLOCALISATION.

4Flight trouve son origine dans une doctrine de l'administration : externaliser au maximum le développement et la maintenance des systèmes ATM/CNS. Son rêve : une DTI réduite au rôle de centrale d'achats. L'exemple de l'ANSP privé allemand DFS, engagé dans une démarche inverse (embauche de personnels pour le développement de son propre système ATM) devrait amener l'administration à se poser des questions sur l'efficacité de cette doctrine.

A cette externalisation s'ajoute une délocalisation avec un surcoût financier à la clé. Une grosse part des activités sur 4-Flight seront confiées à des filiales de la société Thales à l'étranger (Australie,...). A contrario, le processus de développement du CAUTRA donne surtout du travail à des salariés des SSII toulousaines. A l'heure du « redressement productif », la DSNA ne donne pas l'exemple avec 4Flight.

PLAN B

Le lancement du CAUTRA 5, basé sur les composants ERATO, DATALINK, COFLIGHT paraît la seule alternative viable à ce fiasco. La DSNA, pour se sauver, doit mettre fin au mensonge de l'achat sur étagère et reconnaître l'expertise de ses personnels à la DTI comme dans les centres opérationnels. Depuis longtemps, et rejoint depuis par d'autres organisations syndicales, l'UNSA-IESSA a alerté, interpellé sur la dérive des projets et de leur gestion. La DSNA doit se reprendre en main et s'inscrire dans le 21^{ème} siècle en se basant sur le savoir-faire de ses personnels.

UNSA-IESSA : start CAUTRA 5