



## Budget investissement DSNA De nombreuses contraintes

Le DSNA a présenté le 18 avril 2013 les grandes lignes de la stratégie technique DSNA, conformément aux engagements qu'il avait pris en lors du CT DSNA du 12 décembre 2012.

Dans un contexte plus que morose et délicat (ressources financières et humaines limitées, RP2, construction FABEC) et des indicateurs de trafic en berne, les enjeux techniques ambitieux tels que le rattrapage du socle SESAR, la modernisation des réseaux, la transition CAUTRA-Baseline et les nouveaux concepts SESAR, indispensables semblent très difficiles à réaliser.

Le DSNA prend comme hypothèse optimiste des courbes positives de trafic pour justifier des investissements à la hausse, sans aucune garantie gouvernementale de versement de 100% de la TAC. Si celle-ci n'est pas reversée en totalité cela impliquera une augmentation sensible de l'endettement. Le périmètre MAP (ex RGPP) engendre une forte dissymétrie entre les différentes catégories de personnels.

### Les grands programmes

Ils représentent 50 % des investissements soit 250 millions d'€ pour les 3 ans à venir. De 4 flight à SYSAT (voir plus bas), en passant par ERATO, COFLIGHT, SESAR, NDDL, l'administration en investissant près de 120 millions par an, cherche à doter enfin ses centres de contrôles d'outils performants et comparables à ceux de ses homologues européens.

### Niveau technique

En complément de la réalisation et de la rénovation de génie civil (NBT LL, ML, BP, ST ...), le maintien et la modernisation des réseaux (CSSIP, RENAR IP) ainsi que la sécurisation de ces derniers (SSI) et l'avènement du DATALINK deviennent une priorité. Suite à des retards répétés à la mise en œuvre opérationnelle du DATALINK et à une plainte de la commission européenne, la DGAC risque une amende de près de 10 millions d'€. La cohérence des moyens sol/bord reste une prérogative du programme SESAR.

**Sur ces dossiers, FO a fait remarquer qu'il n'y avait aucun projet d'investissement pour l'outre-mer et a dénoncé le manque de visibilité dans l'arbitrage des choix et des priorités qui devront être réalisés dans une enveloppe budgétaire contrainte.**

### CNS

La volonté de double infrastructure européenne de réseaux soulève bien des questions tant au niveau sécurité que celui du rôle des intervenants (IESSA). Même si l'administration peut afficher une avance toute relative sur l'IP, sur la maîtrise de la sécurité réseau, elle ne doit pas abandonner



d'autres pans du CNS tels que la navigation, la carte des terrains ILS, le rôle des moyens radionav conventionnels (VOR, NDB). FO estime qu'il est indispensable de développer et de maîtriser le WAM que l'Allemagne est en train d'accaparer.

## Stratégie ATM

SYSAT : ce programme destiné aux tours et approches et qui doit permettre le renouvellement des matériels (écran, info SIGMA, DISCUS ....) est hautement symbolique. La DSNA ne veut pas afficher le nombre de tours et d'approches concernées par le renouvellement de matériels et par là même, empêche toute visibilité sur la politique basses couches. Des équipements particuliers sont prévus pour les TWR PO et PG qui seront des centres 4 FLIGHT. Les équipements seront différents suivant le service rendu (APP/TWR ou TWR).

## 4 FLIGHT

La DSNA a présenté le projet 4 FLIGHT (contenu, délais, acceptabilité, coûts) et l'architecture (FDPS, HMI, SDPS, Other). Divers scénarii sont privilégiés, l'objectif est l'implantation de 4 FLIGHT dans les 5 CRNA à l'horizon de la fin de la décennie (2019).

Le scénario favori s'appuie sur ERATO dans les centres de l'ouest (LFBB et LFRR) et sur ODS pour les autres centres. Ce déploiement est prévu à partir de 2014/2015 avec la mise en place progressive de l'IOC (Initial Operational Capability) et du FOC (Final Operational, Capability) qui correspondent respectivement au transfert de communications et aux clairances.

FO estime indispensable la mise à disposition des contrôleurs d'un environnement électronique, mais regrette que d'une part les coûts ne soient pas réellement maîtrisés vis-à-vis de Thalès qui a déjà demandé une « rallonge » de 50 millions d'€ sur un budget prévisionnel de 450 millions et, d'autre part, qu'un scénario basé sur COFLIGHT dans le Cautra n'ait pas été étudié.

Dans cette période de contraintes budgétaires et de défis européens (FABEC, SES2+,...) FO restera vigilant sur les priorités dans les choix des constructions et des développements techniques pour éviter des décalages temporels qui dégraderaient la chaîne de sécurité (ACC, APP, TWR), les conditions de travail des personnels et le service public au profil des usagers.

***Vous souhaitez défendre l'avenir des services et des personnels de la DGAC ?  
REJOIGNEZ LE SNNA-FO !***

**Nom & Prénom :**

Email :

Date de naissance :

Corps :

Affectation :

A....., le..... Signature

Adresse professionnelle :

☎ :

Portable :

**A renvoyer par fax 05 57 92 84 87, par mail ou au :  
SNNA-FO, DSAC/SO, B.P. 70116  
33704 MERIGNAC CEDEX**

**Vous souhaitez défendre l'avenir des services et des personnels de la DGAC ? REJOIGNEZ FO ! [www.fodgac.fr/fr/adhesion/](http://www.fodgac.fr/fr/adhesion/)  
Contacts : Jérôme CAFFIN – Pierre MEYBON – Frédéric QUENARD - SNNA-FO**

