



Le 04 octobre 2012

GSP Stratégie Technique, le début d'un commencement ?

L'ex-GS ATM reconfiguré en un "**Groupe de Suivi Permanent de la stratégie technique (ATM/CNS) de la DSNA**" s'est réuni pour la première fois à Athis le 28 septembre 2012. Ce groupe est une instance de concertation et de dialogue (DSNA / OS) qui a pour objet de définir et mettre en œuvre les choix stratégiques de la DSNA en matière d'évolution des systèmes techniques ATM, mais aussi CNS (ce qui est nouveau).

Après la phase d'élaboration du mandat du groupe, cette première réunion a été essentiellement consacrée à une revue technique de l'avancement des programmes, afin que tous les participants soient au même niveau d'information et de connaissance. De ce fait, la stratégie proprement dite n'a guère été abordée au cours de cette première réunion.

Au menu de ce premier jour : les programmes CSSIP et 4-Flight, le premier en raison de l'urgence, le second en raison des questions qu'il soulève.

CSSIP

France Télécom abandonnera les dernières liaisons de communication longue distance, voix et données, utilisées opérationnellement par la DSNA (et de technologie dite "X25") au 31 décembre 2014. Il faut donc, d'ici là, avoir construit et mis en œuvre un nouveau réseau RENAR basé sur une technologie "IP" (protocole internet).

Par ailleurs, suite à un appel d'offres, la DSNA change de prestataire pour le support de ce réseau : SFR devient l'opérateur de télécom de la DSNA. Il s'agit donc de changer tous les matériels dans les centres abonnés au réseau de la DSNA. En effet, tous les routeurs de télécommunications et toutes les liaisons avec les centres (CRNA ou aéroports), mais aussi les sites isolés (antennes radio, sites radar) devront être rénovés et sécurisés.

Il n'existe pas de plan B en cas de dérive importante du calendrier, la DSNA est donc condamnée à réussir dans le temps imparti. Le programme serait, pour l'instant, dans les temps malgré des difficultés de mise en œuvre des premières liaisons avec SFR, et les soucis de gestion du CESNAC.

Une discussion s'est ensuivie sur l'évolution du monde des télécoms. **Les réseaux des opérateurs sont tellement imbriqués, interconnectés et sous-traités qu'il est illusoire de penser maîtriser la totalité de la chaîne. La meilleure stratégie à long terme consiste donc à diversifier les technologies, les matériels et les fournisseurs de manière à limiter les conséquences de problèmes réseaux, matériels ou logiciels.**

Il s'agit là d'un point particulièrement important, car c'est un virage à 180° par rapport aux errements récents. L'architecture du réseau RENAR-IP a été revue en conséquence, comme les agents du CESNAC le demandaient depuis longtemps, et pour l'acheminement de données critiques (telles que la radio) il faudra prévoir des liaisons secours basées sur des supports et des liaisons différentes. Il y a fort à parier, sans grand risque, qu'on arrivera aux mêmes exigences de diversification des fournisseurs et des technologies sur d'autres réseaux et systèmes.



La Sécurité Informatique (SSI) est enfin devenue un sujet à part entière, après avoir été considérée comme accessoire pendant (trop) longtemps. Cependant il ne faudrait pas que l'administration, qui ne souhaitait pas encore récemment considérer la SSI comme une « spécialisation », tombe maintenant dans l'excès inverse et considère que tous les IESSA pourront rapidement devenir des spécialistes de niveau 3 ! Plutôt que d'avoir une réelle politique SSI et de sécuriser les réseaux et systèmes de « l'intérieur » l'administration envisagerait même que le « niveau expert » soit sous-traité à un prestataire extérieur !!

4-Flight

Rappelons tout d'abord qu'il s'agit de remplacer le CAUTRA par un système de nouvelle génération, au motif (jamais démontré par l'administration) que le Cautra était obsolète et ne pouvait plus évoluer. Pourtant, la DTI a produit la nouvelle version Cautra "3E" qui va permettre aux CRNA/O et SO de passer au strip électronique, bien avant que 4-Flight ne soit mis en service ! De plus, la fin de déploiement de 4-Flight étant prévue (pour l'instant) en 2020, il va bien falloir faire vivre et évoluer le Cautra jusqu'à cette date, en embarquant un certain nombre d'évolutions réglementaires, donc incontournables. Pas mal pour un système supposé obsolète et dépassé

Rappelons également que, jusqu'à présent, la DTI achetait séparément les composants du Cautra (les briques logicielles), réalisait en interne l'intégration, la validation et la mise en service opérationnelle de l'ensemble.

4-Flight représente un vrai changement dans les méthodes de travail, puisque les composants sont certes toujours achetés par la DTI, mais confiés ensuite à Thalès qui réalise "industriellement" l'intégration, la validation, l'installation en centre et conserve une part (non définie à ce jour) de la maintenance.

Conséquence immédiate, 4-Flight n'est absolument pas un produit "sur étagère", mais développé spécifiquement pour la DSNA. Même l'IHM, sensément reprise du produit "industriel" de Thalès (Eurocat), est en fait complètement inadaptée et en cours de refonte par les équipes de la DTI et les experts des centres. Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que les gains en personnels pour la DSNA ne soient guère flagrants pour l'instant, si Thalès affiche 150 ETP sur ce projet, pour la DSNA on avoisine la centaine.

Concrètement, un an après la notification du marché à Thalès, l'industriel affiche déjà un retard de 6 mois (ce qui n'étonne personne à la DTI), en partie à cause du problème de l'IHM. La mise en service du premier exemplaire a d'ores et déjà été repoussée à l'hiver 2016-2017. Le reste du calendrier est toujours aussi serré, des sujets majeurs et potentiellement conflictuels sont devant nous (supervision, simulateur, maintenance, position de contrôle). Malgré tout, l'administration continue d'afficher une benoîte confiance dans la capacité de Thalès à tenir ses engagements, et refuse toujours obstinément de réfléchir à un plan B.

SYSAT

SYSAT (systèmes Approche-Tour) : ce programme a simplement fait l'objet d'un point très rapide en fin de journée pour nous apprendre que 6 industriels avaient été retenus pour réaliser des expérimentations sur 6 sites tests différents. Un « site test » est composé d'un organisme APP-TWR + un organisme TWR. Les « sites tests » seront définis prochainement par la DO, en coordination avec les SNA, et l'information nous sera donnée lors de la prochaine réunion du GSP, le 4 décembre 2012.

A l'ordre du jour de la prochaine réunion du GSP, le 4 décembre 2012, SYSAT (systèmes Approche-Tour) et les IR (Implementing Rules) de la Commission Européenne.

Pour plus de précisions, n'hésitez pas à contacter vos représentants FO (Thierry MOROT - SNA/S et Jean-Luc THIRION - DTI).

