



Inspection générale
de l'administration

Conseil général des
technologies de
l'information

Contrôle général des
armées

Mission d'audit de modernisation

Rapport

sur l'exploitation et la maintenance du système ACROPOL

Etabli par

Jean Louis BECHIR

Inspecteur général de
l'administration

Frédéric PLATET

Ingénieur général des
télécommunications

Damien d'OZOUVILLE

Contrôleur des armées

Avec le concours de :

M. Marcel VINZERICH contrôleur général de la police nationale
M. Robert KOHL commissaire divisionnaire de la police nationale
et du cabinet DELOITTE

- Mai 2007 -

SOMMAIRE

I. LE CONSTAT	3
1.1. Le Système ACROPOL	3
1.1.1. Considérations générales	3
1.1.2. Le déploiement	3
1.1.3. Vers une infrastructure partagée	4
1.2. L'exploitation et la maintenance	4
1.2.1. L'exploitation	4
1.2.2. La maintenance	5
1.3. Les éléments de coûts	7
1.3.1. Les conditions de l'évaluation	7
II. LES PERSPECTIVES	7
2.1. Les conséquences sur le coût de l'exploitation et de la maintenance du déploiement d'ANTARES	7
2.1.1. Le périmètre des charges mutualisables	7
2.1.2. Les économies possibles	8
2.1.3. Proposition	8
2.2. Les pistes à explorer dans le cadre actuel de l'exploitation et de la maintenance	9
2.2.1. Vers une coordination ACROPOL départementale	9
2.2.2. Définition d'un périmètre d'externalisation	9
2.2.3. Examen de certains gros postes de dépenses.	9
2.2.5. Vers une rationalisation de la supervision	11
2.2.6. Vers un système partagé d'information	11
2.3. La prise en compte des enjeux de l'INPT	11
2.3.1. Un préalable : créer l'instance de direction de l'INPT	11
2.3.3. Les incertitudes sur la structure de gestion	12
Annexe : Récapitulatif des recommandations de la mission.....	14

AUDIT DE LA MAINTENANCE DU SYSTEME ACROPOL

NOTE DE SYNTHESE

L'audit, qui s'inscrit dans la 4^e vague d'audits de la modernisation de l'Etat, porte sur le coût de l'exploitation et de la maintenance du système ACROPOL et des pistes possibles de recherche d'économies.

Des raisons de confidentialité ne permettent pas la publication intégrale du rapport. La présente note reprend l'essentiel des constatations et des propositions.

La première partie traitera des principales constatations, la seconde des pistes à explorer en vue de dégager des économies ou d'améliorer la productivité.

I. LE CONSTAT

1.1. Le Système ACROPOL

1.1.1. Considérations générales

ACROPOL est le réseau cellulaire numérique privé de radio télécommunications cryptées de la police nationale. Il est constitué de réseaux de base (RB), un dans chaque département. Il utilise la technologie « TETRAPOL » propriété d'EADS.

Les RB sont constitués de « points hauts relais », chacun déterminant une cellule, reliés à des commutateurs de gestion (CG), qui gèrent l'écoulement du trafic, par des liaisons spécialisées (LS) louées à des opérateurs ou des faisceaux hertziens (FH). Les terminaux portatifs (P2G) ou embarqués (BER) rentrent dans le réseau par l'intermédiaire des relais ; les terminaux filaires installés dans les hôtels de police et les commissariats sont directement reliés aux CG.

Les RB sont reliés entre eux par des LS, louées à des opérateurs, pour créer un réseau national. Les éléments de cryptologie, notamment les changements de clé de chiffrement sont acheminés par le réseau général de transport (RGT).

Ce réseau peut écouler du trafic vocal et de la transmission de données avec cependant un faible débit. Il permet cependant l'accès aux fichiers nationaux dans le cadre de TESA (Terminaux Embarqués Sous ACROPOL) ainsi que de la géolocalisation (dans la dernière version déployée).

1.1.2. Le déploiement

Il a commencé laborieusement puisque entre 1993 et 2003, 15 départements seulement ont été équipés. Depuis 2004 le déploiement a pris un élan nouveau grâce à un contrat

global de location du droit d'usage du réseau et de maintenance. Ce contrat qui court sur 9 ans prévoit un déploiement d'ACROPOL sur 3 ans pour couvrir tous les départements du territoire métropolitain. Le déploiement sera terminé en 2007.

Ce rythme soutenu a mis à rude épreuve les organismes de la direction des systèmes d'information (DSIC) chargés d'en contrôler l'exécution. Les remarques faites dans des rapports antérieurs de l'inspection générale de l'administration (IGA) sont parfois encore valables s'agissant notamment de la direction de projet et la maîtrise d'ouvrage délégué. Toutefois un contrat de service en cours de finalisation va codifier les relations entre la direction de l'administration de la police nationale (DAPN) et la DSIC notamment s'agissant des délais de rétablissement de service.

Il convient par ailleurs de remarquer qu'une disposition du contrat prévoit une étude de coût en 2007. Cette étude doit être faite car elle est susceptible d'apporter des éléments permettant d'aborder dans de bonnes conditions la négociation du nouveau contrat concernant le déploiement et la maintenance d'ANTARES (équivalent pour les services départementaux d'incendie et de secours du service ACROPOL pour la police nationale, porté par la même infrastructure de télécommunication).

1.1.3. Vers une infrastructure partagée

La loi d'orientation et de programmation de la sécurité intérieure, la loi de modernisation de la sécurité civile et les décrets subséquents prévoient la mise en place d'une Infrastructure Nationale Partagée des Transmissions (INPT) qui doit regrouper les principaux acteurs de la sécurité publique et notamment les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS), la gendarmerie et les SAMU, ACROPOL servant de réseau d'accueil. Cela impliquera la mise en place d'une structure interministérielle au ministère de l'intérieur, regroupant les utilisateurs sous la conduite d'un décideur unique, le ministre de l'intérieur.

1.2. L'exploitation et la maintenance

1.2.1. L'exploitation

Les trois niveaux : central (DSIC : direction des systèmes d'information et de communication, relevant du secrétariat général du ministère), zonal (Szsic : service de zone des systèmes d'information et de communication, relevant de la DSIC), et départemental (Sdsic : service départemental des systèmes d'information et de communication, relevant de la préfecture), participent à l'administration du réseau. Le partage des tâches entre eux n'appelle pas de commentaire particulier, si ce n'est un certain désintérêt de la part de quelques préfectures.

En revanche l'organisation de la supervision du réseau pose problème. En effet il existe deux centres de supervision. Le centre d'exploitation nationale ACROPOL (CENAc), situé à Lyon qui supervise le réseau provincial et le centre de supervision de la préfecture de police (PP). On justifie cette dichotomie par la complexité particulière du réseau couvrant Paris et la « petite couronne ».

D'autre part le CENAc souffre d'un manque d'intégration des outils de supervision des différents constituants du système ACROPOL et d'un manque de visibilité sur les interventions en cours et leur suivi.

1.2.2. La maintenance

Elle se caractérise par un partage des tâches entre des contractants privés et les services spécialisés du ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire (MIAT).

C'est ainsi que la maintenance tant préventive que curative des FH est confiée à la société THALES qui en est par ailleurs le fournisseur.

L'Etat est également lié à EADS par un contrat portant sur le déploiement, le droit d'usage du réseau et le maintien en condition opérationnelle (MCO). Cette prestation de MCO court sur 9 ans pour l'infrastructure système et les terminaux ; elle n'est que de deux ans (période de garantie) pour l'environnement technique déployé au titre du marché en cours, ce qui va poser, à terme, le problème de sa prise en charge.

Chacun des deux domaines comporte des prestations de réparation, formation, fourniture de lots de rechange, documentation et prestation d'assistance technique. Il n'est pas prévu de maintenance évolutive et la maintenance préventive revient aux services techniques dédiés du MIAT, selon les préconisations communiquées par EADS.

Le contrat définit par ailleurs trois niveaux de maintenance : O, I et D qui vont d'opérations de maintenance simple à celles relevant du constructeur. **Il fixe également les délais d'intervention qui sont de 2 heures sur le réseau parisien et en heures ouvrées ailleurs.**

On peut s'interroger sur la pertinence de ce régime d'intervention qui pourrait maintenir un réseau de capitale régionale en régime dégradé pendant tout un week-end à la suite d'une panne survenue en début de nuit un vendredi. Si à la suite d'un événement grave cela s'avèrerait intenable, la rectification du contrat en augmenterait bien évidemment le coût.

Au sein du MIAT la maintenance du système ACROPOL, pour la part qui lui revient est répartie sur trois niveaux :

- le niveau central où la DSIC joue son rôle d'impulsion et de contrôle mais où intervient également l'Atelier de Maintenance d'ACROPOL (AMA) qui effectue des travaux de niveau O, I dans le cadre de la maintenance des terminaux.
- le niveau local avec l'intervention des SDSIC des préfectures qui participent à la maintenance de 1^o niveau des terminaux avec, dans une moindre mesure les bureaux départementaux des systèmes d'information et de transmission (BDSIT) des directions départementales de la sécurité publique (DDSP).
- le pivot de la maintenance se situe à la zone de défense où se trouvent les SZSIC. Ils effectuent des interventions de 1^o et 2^o niveaux sur l'infrastructure ACROPOL et notamment sur les points hauts. Du fait de l'étendue de leur zone, malgré l'existence de quelques antennes locales, et du fait que les pannes les plus nombreuses concernent l'environnement technique et non pas le système ACROPOL, les techniciens effectuent souvent de longs trajets pour des interventions de faible niveau de technicité.

Le tableau ci-dessous résume le partage des tâches :

	Environnement technique	Infrastructure TETRAPOL	Faisceau hertzien	Terminaux	Plate-forme de services
Maintenance préventive	MIAT SZSIC	MIAT SZSIC	THALES	MIAT SZSIC	MIAT DESP
Maintenance curative de niveau O		MIAT SZSIC	THALES	MIAT SZSIC	Sous-traitance externe
Maintenance curative de niveau I	< à 2 ans EADS > à 2 ans Sous-traitance	EADS	THALES	Atelier de maintenance de Reims (AMA)	Sous-traitance externe
Maintenance curative de niveau D		EADS	THALES	EADS	Sous-traitance externe

- SZSIC : Service de Zone des Systèmes d'Information et de Communication
- SDSIC : Service Départemental des Systèmes d'Information et de Communication
- EADS : Constructeur du réseau
- DESP : Division de l'Exploitation du Support et de la Production
- Sous-traitance : contrat en cours de négociation

Comme à l'accoutumée l'Ile de France bénéficie d'un régime particulier : sur le réseau parisien ce sont les techniciens (souvent policiers actifs) du Département des Radiocommunications Opérationnelles (DRO) qui assurent toutes les interventions de niveau 1 et 2, les départements de la grande couronne sont pris en charge par le SRSIC (Service Régional des Systèmes d'Information et de Communication) du Chesnay (78).

Quelques remarques :

- les organismes de proximité qui se trouvent dans les préfectures et les services de police ne sont pas suffisamment mis à contribution de sorte que l'on se prive du maillage qu'ils constituent.

- la déflation des effectifs, s'il faut la considérer comme une donnée va obliger à externaliser certaines tâches.

- le recensement systématique des pannes et dysfonctionnement du réseau ne sont que partiellement réalisés et peu partagés, de sorte que l'expérience des uns ne sert pas aux autres et que l'état du réseau n'est pas établi de façon certaine, tandis que les guides de l'utilisateur, les manuels d'exploitation du système ACROPOL, des faisceaux hertziens et du dispositif CORCICA (Commutateurs Radio pour les Centres d'Information et de Commandement sous ACROPOL) restent à établir.

1.3. Les éléments de coûts.

1.3.1. Les conditions de l'évaluation

La mission s'est efforcée de cerner le coût complet d'exploitation et de maintenance du système ACROPOL, au-delà des forfaits payés à EADS : 495 395 829 €TTC pour la location du réseau et 142 304 701,34 €TTC pour la maintenance sur 9 ans.

La tâche n'est pas simple en l'absence d'un instrument de mesure des coûts et d'une ligne unique d'exécution des dépenses d'ACROPOL.

Cependant, au-delà des coûts directement imputables comme les forfaits annuels EADS, le prix des liaisons louées, la maintenance des faisceaux hertziens, les baux des points hauts, la mission a intégré dans les coûts la formation du personnel, les rémunérations du personnel et une partie des frais de fonctionnement.

Les budgets de fonctionnement des Szsic sont en effet incomplets : les dépenses de véhicules et de carburant sont sur le budget des secrétariats généraux pour l'administration de la police (SGAP) ainsi parfois que certains loyers.

Sous ces réserves le coût du système ACROPOL pour l'année 2005 est de : 39 135 581€ et en prévision pour 2006 de : 52 784 431€ Les estimations pour l'avenir vont de 60 000 000€environ en 2007 à environ 73 000 000€en 2012.

II. LES PERSPECTIVES

2.1. Les conséquences sur le coût de l'exploitation et de la maintenance du déploiement d'ANTARES

2.1.1. Le périmètre des charges mutualisables

Les dispositions en cours de finalisation prévoient que les SDIS prennent en charge leurs équipements propres, notamment les différents terminaux, les installations nécessaires à leurs salles de commandement, les consommables et leurs MCO.

L'Etat par l'intermédiaire du fond d'aide à l'investissement (FAI) se charge par ailleurs du déploiement des 300 relais points hauts supplémentaires nécessaires pour couvrir les besoins des SDIS. De ce point de vue il est important que l'enquête de coûts prévue au contrat liant l'Etat à EADS soit faite de façon à aborder dans de bonnes conditions la négociation du nouveau contrat.

Notons qu'à terme se posera le problème de la participation des SDIS aux dépenses de remise à niveau des RB les plus anciens et aux charges liées aux évolutions futures du système.

Les SDIS contribuent aux dépenses de MCO à raison d'un tiers, le MIAT gardant les deux tiers. Sont en conséquence mutualisables les dépenses d'exploitation et de maintenance du réseau après déduction des dépenses propres au MIAT : rémunération des personnels, frais de mission et rémunération du personnel affecté à l'exploitation et à la maintenance d'ACROPOL.

La maintenance des terminaux de la police, les consommables et les liaisons louées propres au MIAT sont également soustraits du montant mutualisable.

2.1.2. Les économies possibles

Dans les conditions exposées ci-dessus et compte tenu du fait que certaines dépenses restent stables malgré le déploiement supplémentaire les économies possibles sur le budget du MIAT vont d'environ 1 000 000 €/ an pour le ralliement de quelques SDIS à environ 14 M €/ an si tous les SDIS rejoignent l'INPT (aléa tenant à l'autonomie des conseils généraux dont relèvent les SDIS). La charge pour le budget de la PN serait alors d'environ 46 millions d'euros.

L'impact sur le budget des SDIS n'a pas été évalué, la matière ne figurant pas dans le périmètre de la présente étude.

Il reste à régler le problème de la contribution des SDIS en fait de personnel. Ils disposent en effet de 300 techniciens susceptibles d'intervenir sur la maintenance d'ACROPOL dont la DSIC (qui aligne 200 ETP techniciens sur le réseau) souhaiterait vérifier les compétences avant de les prendre en considération.

S'agissant du problème du recouvrement des contributions des SDIS, conformément aux dispositions de l'article 17-III de la LOLF, il convient de recourir à la procédure d'attribution de produits.

Enfin la Gendarmerie, en réponse à une question parlementaire a indiqué que le réseau RUBIS (réseau de télécommunications de la gendarmerie, utilisant la même technologie qu'ACROPOL, sur des fréquences différentes) rénové serait capable, à partir de 2008, d'accueillir d'autres services de sécurité. Il convient de donner au problème ainsi soulevé une solution appropriée.

2.1.3. Proposition

Obtenir le plus rapidement possible le ralliement du plus grand nombre de SDIS, tant pour des raisons opérationnelles que budgétaires.

Cette proposition ne fait pas l'unanimité dans la mission. L'un de ses membres propose, dans une opinion divergente, de prendre en compte les possibilités futures d'accueil des SDIS voire d'autres services sur le réseau RUBIS de la gendarmerie.

2.2. Les pistes à explorer dans le cadre actuel de l'exploitation et de la maintenance

L'essentiel des économies possibles réside dans le déploiement d'ANTARES. Les propositions qui vont suivre portent davantage sur une amélioration des structures et donc de la productivité plutôt que sur des économies mesurables.

2.2.1. Vers une coordination ACROPOL départementale

Le maillage de proximité que constituent les SDSIC des préfectures, les BDSIT des DDSP et plus tard les techniciens des SDIS, n'est pas suffisamment mis à contribution pour la maintenance de 1^o niveau du réseau ACROPOL au détriment des Szsic dont le personnel est obligé de parcourir de longues distances pour intervenir, sur des incidents dont le règlement ne nécessite pas une grande technicité.

Proposition :

- créer sous l'égide de la préfecture une coordination départementale pour la maintenance de premier niveau d'ACROPOL, rassemblant des éléments des SDSIC, des BDSIT, dans le respect de la nomenclature des emplois de la PN, et des SDIS.

2.2.2. Définition d'un périmètre d'externalisation

L'essentiel des pannes porte sur l'environnement technique des relais points hauts. Leur résolution ne nécessite pas de la part des intervenants un haut degré de technicité et demande en revanche des qualifications de frigoriste par exemple dont l'administration ne dispose pas, pour une maintenance curative comme préventive.

Si par ailleurs la baisse des effectifs des Szsic doit être considérée comme une donnée à horizon visible l'externalisation d'une partie de la maintenance s'impose, nonobstant la perte de compétences qu'elle entraîne.

Proposition :

- Poursuivre l'externalisation de la maintenance des FH**
- Externaliser progressivement, en fonction de la situation de chaque zone, la maintenance préventive et curative de l'environnement technique et des équipements radioélectriques des points hauts.**

2.2.3. Examen de certains gros postes de dépenses.

Il s'agit des liaisons spécialisées et des baux des points hauts.

Les liaisons spécialisées sont louées à des opérateurs. Elles sont anciennes, à faible débit binaire et ne fonctionnent pas très bien. Elles coûteront 15 000 000 € en 2006. Toute économie sur ce poste a des répercussions importantes sur les charges globales.

Le remplacement de ces liaisons par des faisceaux hertziens (FH) a commencé, mais limité à des installations donnant un retour sur investissement en 3 ans. Sans généraliser les FH il serait peut-être utile d'étudier des installations de FH avec un retour plus lent sur investissement.

Par ailleurs les alarmes concernant les dysfonctionnements de l'environnement techniques sont retransmises aux centres de supervision par téléphone. Elles sont parfois très nombreuses et occasionnent de gros frais de téléphone.

Proposition :

- **déployer d'avantage de FH en tolérant un délai de retour sur investissement de 5 ans par exemple.**
- **étudier la possibilité d'écouler une partie du trafic sur le RGT**
- **entreprendre une renégociation des tarifs de location des LS indispensables.**

S'agissant des points hauts dont le coût des baux pour 2006 représente environ 15 000 000 € ceux qui relèvent de la convention avec TDF sont loués dans des conditions plutôt favorables ; pour les autres l'administration est en concurrence avec des opérateurs privés prêts à payer des prix élevés.

Proposition :

Etudier la possibilité d'entreprendre une renégociation des baux n'entrant pas dans la convention avec TDF.

2.2.4. La mutualisation de la maintenance des terminaux

La Gendarmerie effectue la maintenance des terminaux RUBIS dans son atelier du MANS qui est légèrement surdimensionné, tandis que les terminaux ACROPOL relèvent de l'AMA de Reims.

La fermeture de l'AMA n'entraînerait qu'une économie directe sur les loyers dans la mesure où les locaux de l'AMA pourraient être remis au bailleur mais rationaliserait la maintenance des terminaux.

Proposition :

Entreprendre une étude conjointe de la mutualisation de la maintenance des terminaux d'ACROPOL en termes de faisabilité, d'économies pour le MIAT et de rationalisation du système, en y incluant, à terme, les terminaux des autres services rejoignant l'INPT.

2.2.5. Vers une rationalisation de la supervision

Il existe deux centres de supervision l'un pour le réseau parisien à la PP et un pour le reste du réseau à Lyon, le CENAc. Ces deux centres sont incapables de se secourir l'un l'autre. Il existe par ailleurs un centre de supervision du RGT à Rennes.

Proposition :

- étudier la possibilité de confier la supervision du réseau ACROPOL à un centre unique et d'utiliser le centre de Rennes comme centre de secours.
- étudier la possibilité d'améliorer les équipements de supervision pour diminuer le nombre d'écrans et renforcer la visibilité des interventions en cours et leur suivi.

2.2.6. Vers un système partagé d'information

Il est proposé d'établir un guichet unique de gestion d'incidents fondé sur un système d'information partagé, qui reste à développer.

2.3. La prise en compte des enjeux de l'INPT

L'incidence sur les coûts d'exploitation et de maintenance du système variera en fonction des solutions retenues, sans qu'il soit possible d'en chiffrer le montant dès maintenant. Quoiqu'il en soit, ces solutions sont du ressort de l'instance de direction de l'INPT, qui reste à créer.

2.3.1. Un préalable : créer l'instance de direction de l'INPT

Il convient de mettre sur pied le comité interministériel de pilotage conformément aux dispositions prévues à l'article 11 du décret n° 2006-106 du 3 février 2006. Les principes et règles d'exploitation ainsi que le maintien en condition opérationnelle des réseaux constituant l'INPT doivent être fixés à cet échelon interministériel et mis en œuvre par le service en charge de sa gestion.

Proposition :

La mission propose que soit constituée sans délai la structure de coordination, sous la présidence du ministre de l'intérieur. La participation à cette structure des ministres concernés et des services utilisateurs est seule à même de définir les règles de fonctionnement de l'INPT.

2.3.2. L'organisation de la gestion et le périmètre d'externalisation : de nombreuses incertitudes

Ces incertitudes portent essentiellement sur la supervision du réseau et le périmètre raisonnable d'externalisation.

Sur ce dernier point, l'un des membres de la mission présente, dans une opinion divergente, les limites juridiques à l'externalisation d'un moyen essentiel du service public constitutionnel assuré par la police, et qui justifieraient, le cas échéant, une consultation préalable du Conseil d'Etat.

S'agissant de la supervision le problème se pose de la même façon sur ACROPOL seul et sur l'INPT. La supervision doit être le fait d'un centre unique, effectuant une surveillance du réseau de bout en bout, et secouru.

Le problème de l'externalisation de l'exploitation et de la maintenance se pose de la même façon que pour ACROPOL seul. Il convient toutefois d'examiner l'opportunité d'une externalisation totale. Si l'on se réfère à la solution retenue en Espagne, qui a permis à TELEFONICA de fournir un réseau en cinq ans, elle est très onéreuse et au stade de déploiement d'ACROPOL il n'y a plus à escompter de gains générés par une mutualisation des sites TETRAPOL et GSM et de leur entretien.

Toutefois l'externalisation globale de l'exploitation et de la maintenance des points hauts mériterait d'être étudiée. Elle laisserait aux différents services utilisateurs la charge de leurs installations terminales et à l'entité de gestion celle des commutateurs.

Quoiqu'il en soit les décisions dans ce domaine sont du ressort du comité de pilotage.

Proposition :

Soumettre à l'approbation formelle du comité de pilotage les concepts, à définir, d'emploi et de soutien de l'INPT

2.3.3. Les incertitudes sur la structure de gestion

Il s'agit de doter l'INPT d'une structure de gestion conforme à ses besoins de réseau multi utilisateurs. De ce point de vue il convient de distinguer entre les tâches de gestion, à confier à l'opérateur du réseau, et le rôle de pilotage revenant à l'instance de niveau politique qui doit fixer notamment : les règles de calcul des contributions, les évolutions du réseau et leur mode de financement.

Proposition :

Etablir, dans l'arrêté relatif au comité de pilotage prévu à l'article 11 du décret du 3 février 2006, avec la précision requise, la liste des sujets relevant de la mission de coordination impartie au ministre de l'intérieur et qui devront être soumis pour avis à ce comité, et cantonner la structure chargée de la gestion du réseau à des tâches opérationnelles et techniques.

Dans cette perspective la DSIC constituera l'entité experte chargée des tâches de conception et de stratégie.

Il s'agit enfin d'examiner l'autonomie à reconnaître à l'opérateur : soit le doter de la personnalité morale ce qui rend le contrôle plus ténu ou lui donner un statut plus administratif de direction d'administration centrale ou de Service à Compétence Nationale (SCN).

Quoiqu'il en soit, il convient d'identifier sans délai le service opérateur du réseau et renforcer la fonction comptable au sein de la DSIC immédiatement et ensuite au sein de la structure opérateur pour obtenir une connaissance plus fine qu'actuellement des coûts d'exploitation et de maintenance.

Proposition :

Le caractère sensible du réseau, le stade actuel du projet, les ressources disponibles tant au sein de l'Etat que parmi les autres utilisateurs, le rythme voire le nombre incertain du ralliement des SDIS à l'INPT, le manque d'intérêt économique d'une externalisation totale et l'avenir incertain du réseau au-delà de 2012 conduisent la mission à proposer :

- le recours à une externalisation modulée pouvant aller de la maintenance préventive et curative de l'environnement technique à une formule plus globale incluant l'ensemble des points hauts ;
- la constitution rapide d'un service opérateur du réseau, sans personnalité morale, sous forme de SCN ou seulement d'administration centrale, tant que l'avantage économique et opérationnel d'une personnalisation de l'opérateur n'est pas apportée au comité de pilotage.

ANNEXE : Récapitulatif des recommandations de la mission

N°	Recommandation	Enjeux
1	Réaliser en 2007 l'enquête de coût prévue par le contrat EADS sans retarder la négociation des marchés ANTARES et de maintenance qui pourront être passés à prix provisoires plafond.	Conditions de négociation des contrats ANTARES et de MCO
2	Mettre en place une supervision unique de bout en bout du réseau à Paris avec un secours à Rennes	Fermeture du CENAc de Lyon Disposer d'un système de secours en cas de problème
3	Améliorer les outils de supervision du réseau et du traitement des alarmes	Améliorer la qualité de supervision du réseau
4	Mettre à jour et à disposition les guides de l'utilisateur, les manuels d'exploitation du système ACROPOL, des faisceaux hertziens	Partager avec l'ensemble des intervenants les meilleures pratiques et les documents de référence
5	ANTARES : obtenir le plus rapidement possible le ralliement du plus grand nombre de SDIS tant pour des raisons opérationnelles que budgétaires	Partager l'infrastructure réseau déjà installé par le MIAT
6	Créer sous l'égide des préfectures une coordination départementale pour la maintenance de premier niveau d'ACROPOL rassemblant les SDSIC, BDSIT et le SDIS	Améliorer la qualité de service du réseau au niveau national
7	Déployer davantage de faisceaux hertziens en tolérant un de retour sur investissement de 5 ans par exemple	Diminuer significativement le coût des liaisons louées
8	Etudier la possibilité de faire remonter les alarmes des RB par le RGT	Diminuer/supprimer le coût des appels téléphonique
9	Entreprendre une renégociation des tarifs de location des artères techniques indispensable	Diminuer le coût
10	Etudier la possibilité d'entreprendre une renégociation des baux n'entrant pas dans la convention avec TDF	Diminuer le coût
11	Entreprendre une étude conjointe de la mutualisation de la maintenance des terminaux d'ACROPOL dans le cadre de l'INPT	Mutualiser à terme les coûts d'infrastructure
12	Mettre en place un guichet unique de gestion des incidents fondé sur un système d'information partagé qui reste à développer	Améliorer la qualité de service

N°	Recommandation	Enjeux
13	Externaliser progressivement, en fonction de la situation de chaque zone de défense, la maintenance préventive et curative de l'environnement technique et des équipements radioélectriques des points hauts du réseau	
14	Mettre en place rapidement la structure de coordination de l'INPT sous la présidence du ministre de l'intérieur	Définir clairement les règles de fonctionnement de l'INPT
15	Etablir dans l'arrêté relatif au comité de pilotage de l'INPT la liste des sujets relevant de la mission de coordination impartie au MIAT et qui devront être soumis pour avis à ce comité et cantonner la structure chargée de la gestion du réseau à des tâches opérationnelles et techniques	Définir clairement les règles de fonctionnement de l'INPT
16	Mettre en place au sein du MIAT un outil budgétaire et comptable partagé par les différents services permettant un suivi et une consolidation des dépenses effectuées pour le réseau ACROPOL	Améliorer le suivi budgétaire des dépenses et anticiper les investissements futurs

