

Sécurité et sauvetage

Pourquoi le système radio des services d'urgence péclote

Airbus et Atos gagnent des centaines de millions de francs avec Polycom. Mais malgré sa cherté, l'outil est sujet aux pannes.

Christian Brönnimann

Deux agents de police en danger. Un déséquilibré les menace avec une arme. L'un des policiers tente de calmer l'homme, l'autre veut appeler des renforts. C'est alors que ça se produit: la radio s'éteint, au pire moment, sans raison apparente. Les secondes filent - et c'est potentiellement fatal.

Ce qui ressemble à une scène tirée d'un mauvais film peut se produire à tout moment, n'importe où en Suisse. Parce que les radios de police sont sujettes à des pannes à répétition. Et ce n'est pas un simple problème de jeunesse d'un nouveau dispositif. Les pannes des radios TPH900 sont connues depuis 2018 au moins. Après en avoir longuement cherché l'origine, on croyait enfin avoir résolu le problème il y a un an.

Batteries qui flanchent

Le constructeur Airbus avait «analysé la cause des déconnexions de l'équipement» et déterminé «que cela était clairement dû à des problèmes mécaniques des accumulateurs d'Airbus», écrivait en février 2020 l'Office fédéral de la protection de la population (OFPP), responsable de l'achat du système au niveau suisse. Avec le remplacement des accumulateurs, l'affaire était semblée-t-elle réglée. Mais c'était se réjouir trop tôt: avec les nouveaux accumulateurs, les déconnexions sont certes devenues moins fréquentes, mais elles n'ont pas disparu.

Aussi agaçantes que soient ces radios capricieuses, ce n'est pas le plus gros problème du système de communication des services d'urgence suisses, dé-



Police, pompiers, ambulances, protection civile ou Rega utilisent le système radio Polycom.

PATRICK MARTIN

nommé Polycom. Actuellement, le réseau existant remplit sa fonction. Mais avec l'évolution vers une technologie plus moderne, les problèmes sont énormes. La mise à niveau a déjà trois ans de retard et ce délai pourrait encore s'allonger, avec d'importantes conséquences financières. C'est ce que révèlent des documents officiels que nous avons pu consulter grâce à la loi sur la transparence.

Ces problèmes viennent en grande partie des deux fournisseurs. La technologie est issue du géant Airbus. Quant au groupe informatique français Atos, il joue le rôle d'«intégrateur», avec la responsabilité de faire fonctionner entre eux les différents composants de ce système complexe. Les deux entreprises sont en situation de monopole sur le marché Polycom, car la technologie du système est leur seule propriété intellectuelle. Dès lors, si les autorités suisses ne veulent pas perdre les investissements consentis jusque-là dans le réseau de communication - plus d'un milliard de francs -, elles

sont liées à Airbus et Atos. Pour le meilleur et pour le pire.

Promesses non tenues

Seulement voilà, les entreprises ne tiennent apparemment pas leurs promesses. Les rapports de situation de l'Administration fédérale parlent de «qualité de livraison non respectée» et de «déficiences en matière de qualité et de sécurité» de la part d'Atos.

Airbus, dont le chiffre d'affaires au niveau du groupe s'élève à 70 milliards d'euros, laisse également la Suisse sur le carreau. Le développement de composants cruciaux a été abandonné par Airbus en 2020. Sans eux, l'ensemble du projet est menacé. Deux multinationales pesant des milliards et des milliards d'euros abuseraient-elles de leur position monopolistique?

Ce soupçon était déjà apparu il y a cinq ans. Fin 2015, l'OFPP avait attribué dans la précipitation un contrat de 325 millions de francs à Atos. À l'époque, Airbus avait lancé un ultimatum à son client suisse. Il fallait commander le matériel nécessaire à

la mise à niveau avant la fin de 2015. Après cela, plus aucune garantie dans des délais raisonnables. Après seulement un mois de travail intense, le contrat de 325 millions avait été attribué... le 28 décembre 2015, juste avant l'expiration de l'ultimatum, de gré à gré, c'est-à-dire sans appel d'offres.

Lors de la signature de ce contrat, l'OFPP avait le couteau sous la gorge. Ce qui explique probablement pourquoi l'office a si mal mesuré ce que le texte signifiait: à partir de 2018, plus aucune mise à jour ni réparation ne seraient effectuées sur le système, à moins qu'il ne soit adapté à la nouvelle technologie - avec le risque que certaines parties du système radio tombent en panne et que la police, les ambulances, les pompiers et le corps des gardes-frontières ne puissent plus communiquer par radio.

Face à deux géants en situation de monopole, l'OFPP était donc dans la pire position de négociation possible. Est-ce la raison des problèmes d'aujourd'hui? Une situation de monopole serait «diffi-

cile et exigeante», écrit Sandra Walker, porte-parole de l'OFPP. Cela dit, l'office utiliserait les instruments à sa disposition pour exiger tout de même les prix du marché et obtenir les services correspondants. Des pénalités contractuelles auraient par ailleurs été exigées pour les composants défectueux. Et pour remplacer un composant central dont la production a été arrêtée par Airbus, Atos aurait commencé à en développer un qui lui est propre.

Séances de crise

Mais là encore, on peut se demander si Atos travaille à plein régime pour résoudre le problème. Le groupe n'aurait pas alloué suffisamment de personnel pour Polycom, selon le rapport de situation du 26 février. L'OFPP essaie maintenant de combler ce manque avec son propre personnel. Et depuis le début de 2021, pour tenter de surmonter la crise, des contacts hebdomadaires ont lieu au plus haut niveau entre la directrice de l'OFPP, Michaela Schärer, et le CEO d'Atos Suisse, Bruno Schenk.

Covid-19

HotellerieSuisse veut que les aides soient prolongées

HotellerieSuisse demande à l'État de prolonger les aides pour les cas de rigueur de juin à décembre 2021. D'ici juin, de nombreux établissements ne seront pas en mesure de faire face aux difficultés financières en raison de la crise persistante due à la pandémie. HotellerieSuisse part du constat que l'on ne peut pas tabler sur une reprise rapide et durable du tourisme international et des voyages d'affaires avant 2022, voire 2023.

ATS

Supporters refoqués

Zurich La police a eu recours dimanche à des tirs de balles en caoutchouc, des gaz lacrymogènes et des canons à eau pour repousser plusieurs centaines de supporters. Les fans étaient rassemblés devant le stade de Letzigrund, où Zurich affrontait Lugano. Les supporters ont répliqué par des jets de bouteilles et de pierres.

ATS

Retour de l'hiver

Météo L'hiver a montré le bout de son nez en Suisse dans la nuit de samedi à dimanche. Les météorologues ont signalé 17 cm de neige à Arosa (GR), 11 à Adelboden (BE) et 4 à Andermatt (UR). Un centimètre de neige a aussi recouvert les trottoirs à La Chaux-de-Fonds (NE). Plus bas, imperméables et parapluies ont été de sortie ce week-end.

ATS

Ministère public

Sous enquête, André Marty va rejoindre les CFF

Le chef de l'information du Ministère public de la Confédération (MPC), André Marty, va rejoindre les CFF, où il occupera le poste de chef de la communication du trafic voyageurs. Vendredi, on a appris qu'il faisait l'objet d'une enquête du procureur fédéral extraordinaire Stefan Keller. Ce dernier a également enquêté sur les rencontres entre l'ancien procureur général de la Confédération Michael Lauber et le président de la FIFA Gianni Infantino. André Marty a participé à des réunions qui n'ont pas fait l'objet d'un compte-rendu.

ATS

PUBLICITÉ

JUN 13

2x NON

initiatives phytos extrêmes

«eau propre» & antipesticides trompeuses

non-initiatives-phytos-extremes.ch
Alliance contre les initiatives phytos extrêmes
Laurstr. 10, 5201 Brugg

«Pour ne pas mettre en danger nos familles paysannes, notre terroir et nos emplois.»



Philippe Leuba
Conseiller d'Etat
Vaud



Christophe Darbellay
Conseiller d'Etat
Valais



Didier Castella
Conseiller d'Etat
Fribourg



Céline Amaudruz
Conseillère nationale
UDC Genève



Jean-Paul Gschwind
Conseiller national
Le Centre Jura