



15ème législature

Question N° : 11872	De M. Xavier Paluszkiwicz (La République en Marche - Meurthe-et-Moselle)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse > Etat du contrôle aérien en France	Analyse > Etat du contrôle aérien en France.
Question publiée au JO le : 28/08/2018 Réponse publiée au JO le : 08/01/2019 page : 209 Date de signalement : 30/10/2018		

Texte de la question

M. Xavier Paluszkiwicz appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports sur le sujet de l'état du contrôle aérien en France. En 2017, les 4 000 contrôleurs aériens de notre territoire ont aiguillé plus de 3 millions de vols, soit une hausse de 4 % par rapport à 2016, de 8,6 % par rapport à 2015. Ceci étant, un récent rapport met en exergue des conditions de travail contraignantes, ainsi qu'un état du matériel vétuste au coût d'entretien élevé. Bien que deux milliards d'euros aient été dépensés pour moderniser les infrastructures de contrôle depuis 2011, on comptabilise près de 254 jours de grèves des contrôleurs entre 2004 et 2016 en France. Conformément à la communication de la Cour des comptes « L'état et la compétitivité du transport aérien », ce manque de performance du matériel dans les tours de contrôle s'explique par le retard important de livraison d'outils de gestion du trafic, dont notamment le logiciel « 4-Flight » élément pivot des systèmes de navigation aérienne de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA). En effet, au-delà d'une budgétisation initialement évaluée à 500 millions d'euros puis à 850 millions d'euros par Thalès, le nouveau délai de livraison dudit logiciel est attendu à l'horizon 2022-2023. Par conséquent, avec la hausse constante du nombre de vols à contrôler ainsi que le coût de sûreté à venir, il la sollicite pour connaître la suite réservée aux assises nationales du transport aérien afin de renforcer l'état du contrôle aérien, la compétitivité et la performance des entreprises de transport.

Texte de la réponse

La situation française résulte d'une conjonction de multiples facteurs : situation de saturation du trafic aérien quasi-généralisée au cœur de l'Europe, reprise très forte du trafic depuis 2015 après une période de stagnation, efforts de réduction des coûts du contrôle aérien, et difficultés particulières de la navigation aérienne française, marquée par le retard de modernisation technique comme par un niveau de conflictualité sociale nettement plus élevé que la norme européenne (30 à 40 % des retards français sont liés aux grèves). La direction des services de la navigation aérienne (DSNA) partage le constat avec l'ensemble des parties prenantes, et en premier lieu les compagnies aériennes, d'une demande de capacités de contrôle supplémentaires pour accompagner la croissance du trafic aérien en Europe. C'était notamment l'objet des discussions lors du colloque sur la performance de la navigation aérienne organisé le 13 avril 2018 dans le cadre des assises nationales du transport aérien. Dans ce contexte, la DSNA investit pour assurer la convergence technique vers les standards européens de demain et moderniser ses infrastructures tout en maintenant en condition opérationnelle ses systèmes actuels. L'objectif à l'horizon 2025 est d'apporter aux centres opérationnels de la DSNA un système de gestion du trafic aérien moderne, incluant notamment des outils de contrôle stripless (sans papier), un plan de vol volumique 4D (1), des liaisons de données

sol-bord aux fonctionnalités avancées et des outils d'aide au contrôle. Ce programme de modernisation est à mi-parcours, et la DSNA mène de front 6 grands programmes, dont le programme 4-FLIGHT, pour un coût total de 2 milliards d'euros sur la période 2011-2025. Le développement initial de 4-FLIGHT est presque abouti sur le plan opérationnel puisque les centres pilotes de Reims et Aix-en-Provence ont d'ores et déjà effectué à titre probatoire, en 2017, du contrôle de vols réels en situation de trafic faible, de nuit. Ce programme clé connaît néanmoins des retards et des surcoûts liés notamment aux compléments de développement nécessaires du logiciel afin de renforcer sa résilience en mode dégradé ou permettre sa mise à l'état de l'art en matière de cybersécurité. Ces difficultés ne doivent pas masquer les résultats obtenus, aussi bien sur les grands programmes techniques avec la mise en service du système ERATO dans les centres de Brest et Bordeaux, la mise en service d'une nouvelle architecture complète de réseau de communication opérationnelle sous protocole Internet, que sur la modernisation du système historique CAUTRA/ODS pour garder son niveau de performance et offrir aux contrôleurs de tous les centres des fonctions d'aide au contrôle permettant d'attendre 4-FLIGHT. L'adaptation de l'organisation du travail des contrôleurs aériens aux évolutions du trafic est également un sujet majeur avec comme enjeux les évolutions d'organisation du travail pour augmenter la capacité de contrôle aux heures de pointe, et le recrutement d'effectifs opérationnels en quantité suffisante pour préparer l'avenir. Ces enjeux et difficultés actuels ont été pointés par le sénateur Vincent Capo-Canellas (Seine-Saint-Denis) dans son rapport d'information concluant le contrôle budgétaire qu'il a réalisé entre février 2017 et mai 2018 sur la modernisation de la navigation aérienne. Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, prend en compte l'ensemble de ces enjeux stratégiques, à court terme dans le cadre de la programmation des investissements du budget annexe contrôle et exploitation aériens (BACEA) au titre de la loi de finances initiale et à moyen terme, dans le cadre des assises du transport aérien, au niveau de la planification des moyens humains et financiers ainsi que de l'équilibre économique des services rendus qui sont financés par les redevances perçues auprès des compagnies aériennes. La poursuite de la modernisation du contrôle aérien français sera assurée en attachant une importance particulière aux enjeux de productivité et au dialogue social qui sont encadrés par les protocoles sociaux pluriannuels de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), dont celui en cours pour la période 2016-2019. (1) Les plans de vols actuels sont 3D. Ils suivent la position géographique de l'avion mais pas le déroulement du vol dans le temps. Les nouveaux plans de vol 4D amélioreront la capacité par un contrôle plus précis.