

Mercredi 13 juin 2018

Vincent CAPO-CANELLAS (Seine-Saint-Denis - Union Centriste)

rapporteur spécial du budget annexe "Contrôle et exploitation aériens",
a présenté une communication sur la modernisation de la navigation aérienne



RETARDS DU CONTRÔLE AÉRIEN : LA FRANCE DÉCROCHE EN EUROPE

LE CONSTAT

►►► Un trafic en forte augmentation

+4%

en 2017, avec **plus de 3,1 millions de vols contrôlés**

+ de 
11 000
vols

ont été contrôlés le 7 juillet 2017,
du jamais vu en Europe

►►► Ciel unique européen : un défi à relever

La hausse du trafic aérien met également sous tension les autres prestataires de services de la navigation aérienne qui participent depuis 2004, avec la direction des services de la navigation aérienne (DSNA), à la **construction du Ciel unique européen, destiné à lutter contre la fragmentation de l'espace aérien du continent**

Cet ambitieux projet présente à ce stade des **résultats modestes** et peine à aller de l'avant en raison **d'un conflit entre le Royaume-Uni et l'Espagne au sujet de l'aérodrome de Gibraltar**

►►► Les performances de la DSNA en question

33%

des **minutes** de retard enregistrées au niveau européen sont imputables à la DSNA dont **les performances environnementales sont inférieures de 20%** à celles de ses homologues européens, malgré des **tarifs de redevances** de route plutôt **compétitifs**

▶▶▶ Des systèmes de la navigation aérienne à moderniser d'urgence

L'**obsolescence** des systèmes de la navigation aérienne de la DSNA explique les difficultés à offrir des capacités suffisantes aux compagnies aériennes. Conséquence : **le coût du maintien en conditions opérationnelles** de ses équipements vieillissants **augmente dangereusement**. Il a explosé de **340 % en 15 ans** et représente désormais **136 millions d'euros par an**.

La DSNA a conscience du problème et s'est lancée dans d'**ambitieux programmes de modernisation de ses systèmes**, en faveur desquels elle investit environ **135 millions d'euros annuels**. Alors que le coût total de ses six principaux projets **dépasse désormais les 2 milliards d'euros**, un seul d'entre eux a abouti à ce stade, les autres multipliant les **retards et les surcoûts**.

Le programme 4-Flight, cœur de la modernisation des systèmes de la DSNA dont le coût est passé en quelques années de **500 millions d'euros à 850 millions d'euros**, fait l'objet de **négociations très difficiles avec Thalès** et a vu sa mise en service **repoussée à plusieurs reprises**. Alors qu'il était annoncé au départ pour 2015, il est maintenant **attendu en 2023**.

Par ailleurs, **la productivité** des contrôleurs aériens français est **trop faible** en raison d'une organisation du travail qui n'est plus adaptée aux caractéristiques du trafic

▶▶▶ La France, championne d'Europe en matière de grèves des contrôleurs aériens

Les grèves des contrôleurs aériens constituent le troisième gros problème auquel la DSNA est confrontée, dans la mesure où les aiguilleurs du ciel français sont à eux seuls responsables pour la période 2004-2016 de **67% des jours de grève du contrôle aérien en Europe** et de **96% des retards provoqués par ces grèves**

2004 ▶▶▶ 2016



Le contrôle aérien doit permettre d'assurer :

- ▶▶▶ **la sécurité des vols**, impératif cardinal
- ▶▶▶ **la circulation la plus écologique possible**
- ▶▶▶ **des tarifs compétitifs** et sans générer de retards

LES RECOMMANDATIONS

n°

1



►►► **Participer plus activement à la construction du Ciel unique européen**

Enfin faire aboutir le paquet « Ciel unique européen 2+ », le Brexit mettant fin de facto au contentieux entre le Royaume-Uni et l'Espagne au sujet de Gibraltar

n°

2

La France doit jouer un rôle moteur pour la mise en place à terme d'un tarif de redevance de route unique au niveau du FABEC

n°

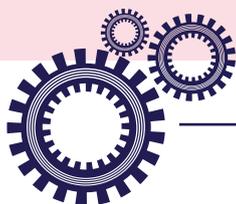
3

Donner la priorité aux enjeux de capacité pour la troisième période de régulation économique européenne 2020-2024, quitte à assouplir le niveau d'exigence en matière de réduction des coûts unitaires des prestataires de services de la navigation aérienne

n°

4

Renforcer considérablement à court terme la séparation fonctionnelle entre les différentes directions de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) et étudier des scénarios de séparation structurelle à moyen/long terme pour que la régulation de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) par la direction du transport aérien (DTA) et sa certification par la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) offrent davantage de garanties d'indépendance



►►► **Comblent le retard technologique des systèmes de la navigation aérienne française et tirer les leçons des échecs passés**

n°

5

Fournir au législateur des informations beaucoup plus détaillées sur les programmes de modernisation de la navigation aérienne dans le cadre des projets de loi de finances

n°

6

Conclure rapidement la négociation avec Thalès pour garantir que le programme 4-Flight verra bien le jour et bénéficiera d'une première mise en service au plus tard à l'hiver 2022-2023

n°

7

Implanter au plus vite le système Erato dans les centres en-route d'Aix-en-Provence, de Reims et d'Athis-Mons

Revoir en profondeur l'organisation de la direction de la technique et de l'innovation (DTI), s'interroger sur son périmètre et sur ses modes de gestion de projets pour la rendre plus agile et la rapprocher des contrôleurs aériens

n° 8

n° 9

Adopter une nouvelle approche dans les relations avec les industriels consistant à acheter au maximum « sur étagère », à éviter toute « surspécification » inutile et à cesser de développer des composants en interne

Professionaliser la gestion opérationnelle des programmes de modernisation de la DSNA, quitte à avoir davantage recours à des prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO)

n° 10

n° 11

Mutualiser les coûts et les risques liés au développement de systèmes de navigation aérienne innovants grâce à des partenariats avec d'autres prestataires de services de la navigation aérienne européens

▶▶▶ Adapter l'organisation du travail des contrôleurs aériens aux évolutions du trafic

Pérenniser le rythme de travail de 7 vacations par cycle de 12 jours mis en place dans le cadre du protocole social 2016-2019 de la DGAC et négocier de nouveaux assouplissements de l'organisation du travail dans le cadre du prochain protocole social

n° 12

n° 13

Augmenter avec mesure le nombre de recrutements d'élèves contrôleurs aériens à l'École nationale de l'aviation civile (ENAC)

n° 14

Appliquer la loi Diard aux contrôleurs aériens