



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

navigation

Question écrite n° 23460

Texte de la question

M. Jean-Marie Demange appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la dégradation de la ponctualité des transports aériens dans le quart nord-nord-est de la France. Les indicateurs de retard dans ce secteur prennent en compte plus de soixante-dix causes, dont les principales sont liées aux problèmes techniques survenant sur l'appareil, au traitement des passagers, à la météorologie, aux problèmes aéroportuaires et au contrôle aérien. Les retards générés par contrôle aérien, calculés à partir de différence entre les créneau de départ attribué par le système de contrôle et l'heure de départ demandée par la compagnie, représentent 20 à 25 % des retards « toutes causes ». Il apparaît que le quart nord-nord-est génère à lui seul 70 % des retards français de ce type. Selon l'administration, ils sont dus à un manque d'espace et entraînent une saturation à certaines époques. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il compte prendre pour dégager de l'espace aérien ou améliorer l'utilisation de cet espace au profit du trafic civil, afin de remédier à cette situation préjudiciable aux usagers et à l'image des compagnies aériennes.

Texte de la réponse

Depuis 1985, les services de la navigation aérienne font face à une croissance du trafic aérien d'environ 5 % en moyenne, qui s'est nettement accélérée dans les deux dernières années, en France comme en Europe. En 1997 et en 1998, le nombre de mouvements contrôlés dans l'espace aérien français a augmenté, respectivement, de 6,5 % et 7,3 % par rapport à 1996. Parallèlement, les retards imputés au système français de contrôle de la circulation aérienne n'ont augmenté que dans des proportions moindres pour 1997, un peu supérieures pour 1998 du fait de la saturation d'aéroports de province. Dans le même temps, la part de la France dans les retards générés par l'espace aérien en Europe a décru, passant à environ 20 % dans le courant de l'été 1998, contre 28 % en 1997. Cependant, au début de l'année 1999, l'augmentation des retards ainsi générés a été forte principalement dans les zones nord-est et sud-est de l'espace français. Les deux causes principales en sont, d'une part, une période de transition suivant la mise en oeuvre d'un nouveau réseau de routes aériennes en Europe, fin février 1999, et, d'autre part, les opérations militaires et humanitaires dans les Balkans, qui ont perturbé les conditions d'écoulement du trafic. Depuis de nombreuses années, la direction générale de l'aviation civile met en oeuvre tous les types de mesures possibles pour augmenter la capacité de l'espace aérien. Dans le domaine des ressources humaines, l'application des protocoles pluriannuels conclus avec les personnels de l'aviation civile permet d'anticiper régulièrement, à moyen terme, la progression des effectifs nécessaires, en tenant compte des problèmes liés à leur formation et à leur gestion. Ainsi, en application du protocole du 3 novembre 1997, 270 contrôleurs de la navigation aérienne doivent être recrutés entre les années 1998 et 2000 inclus, ainsi que 90 électroniciens de la sécurité aérienne et 210 techniciens d'étude et d'exploitation. L'organisation de l'espace aérien a été améliorée régulièrement au cours des dernières années, notamment en 1998, par une meilleure répartition des secteurs de contrôle entre centres. A court terme, deux réalisations majeures vont contribuer à augmenter la capacité. D'une part, le protocole d'accord entre les autorités civiles et militaires cité par l'honorable parlementaire augmentera la disponibilité de l'espace aérien au profit du trafic civil, grâce notamment à une meilleure coordination entre autorités civiles et militaires. D'autre

part, le nouveau réseau de routes aériennes, dit ARN-V3, est entré en vigueur avec une première phase fin février 1999, en France notamment, et une deuxième phase est prévue à l'automne 1999, concernant surtout l'Allemagne. Une réflexion sur l'espace aérien de la région parisienne est actuellement engagée en vue d'applications concrètes à compter de l'année 2000. Enfin, une modernisation très soutenue des moyens de travail est à l'oeuvre depuis de nombreuses années. Ainsi, les investissements ont été portés de moins de 600 MF en 1989 à 1 300 MF annuels de 1994 à 1998. Après des réalisations importantes de génie civil portant sur de nouvelles salles de contrôle en route, sur des blocs techniques et de nouvelles tours de contrôle sur les aérodromes, l'effort est maintenu à 1 200 MF en 1999. Il va désormais porter davantage sur les équipements tels que, notamment, les nouvelles stations de travail pour les contrôleurs, les radars, les chaînes de traitement radar, les outils de simulation et les aides aux contrôleurs. L'essentiel de ces investissements, pour la plupart coordonnés au niveau européen, contribue à dégager, dans une sécurité accrue, les marges de capacité pour répondre à une demande en forte croissance du transport aérien.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Marie Demange](#)

Circonscription : Moselle (9^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 23460

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 décembre 1998, page 7040

Réponse publiée le : 25 octobre 1999, page 6191