



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

contrôle aérien

Question écrite n° 125630

Texte de la question

M. Alain Vidalies attire l'attention de M. le ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur le projet de réforme de l'espace aérien intérieur. Les représentants syndicaux de l'aviation civile manifestent toute l'inquiétude que leur procurent les annonces de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) tendant à réduire de moitié le nombre de centres de contrôle d'approche au détriment de la logique d'aménagement du territoire qui, jusqu'alors, permettait un accès rapide à la plupart des métropoles provinciales. Opposés à cette logique comptable qui semble guider la DGAC, les représentants syndicaux appellent le Gouvernement à maintenir un maillage territorial des organismes de contrôle d'approche locaux, de dimension raisonnable, permettant d'optimiser les trajectoires suivies. En outre, ce maillage territorial aurait la vertu d'offrir la meilleure assistance possible aux pilotes et de surcroît de garantir une sécurité maximale pour les usagers. En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui préciser les intentions du Gouvernement sur ce projet de refonte de l'espace aérien intérieur.

Texte de la réponse

La stratégie de la DGAC vise à consolider sur la décennie les services de contrôle d'approche radar, à partir d'une quinzaine d'aérodromes majeurs de métropole qui assureront la couverture de l'espace national, et à créer un ensemble d'espaces jointifs optimisant les services d'information de vol et d'alerte rendus à l'aviation légère. Cette stratégie conduit à regrouper sur un aéroport important les services de contrôle d'approche radar de plusieurs terrains voisins. Le contrôle d'approche assure la transition entre l'espace supérieur et les tours de contrôle. Les contrôleurs rendant le service de contrôle d'approche ne voient pas les avions ; ils travaillent exclusivement sur écran radar. Il n'y a donc pas d'obligation de rendre ce service à partir de l'aérodrome. En revanche, la fourniture du contrôle d'aérodrome (gestion locale des vols) reste localisée sur l'aérodrome, qui conserve l'ensemble de ses équipements techniques et, le cas échéant, ceux nécessaires aux atterrissages par mauvaises conditions météorologiques. Cette politique permet d'assurer la meilleure qualité de service, en termes de sécurité comme de continuité, aux aérodromes nationaux et à l'ensemble des usagers, en optimisant les aspects techniques, économiques et ressources humaines, en conformité avec les engagements du Gouvernement en matière de modernisation et de rationalisation des services publics. Le regroupement de plusieurs approches sur une plateforme principale permet d'optimiser l'organisation du service, notamment en facilitant par effet d'échelle l'ouverture H24 du service d'approche, tout en générant des économies. Les approches centrales sont également à même de fournir le service d'information de vol aux vols VFR (vols à vue). Ainsi, la création d'espaces jointifs gérés par ces approches centrales permet d'obtenir au niveau national la meilleure compatibilité possible en termes de sécurité entre vols IFR (vols aux instruments) et VER. Ceci a aussi pour effet de libérer des ressources dans les CRNA (centres de contrôle en route) et d'améliorer les interfaces entre approches et CRNA. Enfin, l'augmentation de la taille des espaces gérés par des approches centrales permettra, à terme, d'optimiser les trajectoires des vols et donc d'accompagner le développement durable de l'aviation commerciale par une mise en oeuvre facilitée et plus généralisée de procédures en descente continue, dans la ligne des résolutions prises par les états européens de réorganisation de l'espace

aérien pour répondre aux exigences de la réglementation dite « ciel unique » de la Commission européenne. Cette réorganisation des services est menée dans le cadre d'une concertation approfondie avec les représentants des personnels et s'accompagne de mesures sociales qui prennent en compte tous les cas individuels. Ainsi, un bon niveau de consensus social a permis de mener récemment à bien des réorganisations à Agen, Avignon, Dinard ou encore St-Etienne, malgré les craintes que certains personnels avaient exprimées initialement.

Données clés

Auteur : [M. Alain Vidalies](#)

Circonscription : Landes (1^{re} circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 125630

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 6 mars 2012

Question publiée le : 27 décembre 2011, page 13509

Réponse publiée le : 13 mars 2012, page 2335