



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## contrôle aérien

Question écrite n° 125631

### Texte de la question

M. Alain Bocquet 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 la volonté exprimée par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de réduire de moitié le nombre de centres de contrôle aérien d'approche. Si cette refonte devait être mise en oeuvre, elle aurait pour conséquence la réduction du service public rendu par la DGAC en province et ne sera pas sans répercussion sur l'emploi, l'économie locale, en entraînant une moins bonne prise en compte des préoccupations des populations survolées et des passagers. Cette mise en oeuvre, réalisée sans concertation, hypothéquerait l'activité aéronautique autre que celle de loisirs sur de nombreux aérodromes situés en province. Il insiste sur le fait que seul un maillage territorial d'organismes de contrôle d'approche locaux, et de dimension raisonnable, permet d'optimiser les trajectoires suivies, d'offrir la meilleure assistance aux pilotes de par la connaissance précise de leur environnement par le contrôleur. Il lui demande de vouloir bien lui préciser si cette décision est confirmée et sollicite le maintien d'une structure de contrôle aérien adaptée aux besoins des territoires.

### 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 VFR. 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 européenne dite « ciel unique ». 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 Bocquet](#)

**Circonscription :** Nord (20<sup>e</sup> circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 125631

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 27 décembre 2011, page 13509

**Réponse publiée le :** 8 mai 2012, page 3647