ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Avenir du contrôle aérien français : moyens humains, techniques et organisation

Question écrite n° 17446

Texte de la question

Mme Mereana Reid Arbelot attire l'attention de M. le ministre des transports sur les difficultés structurelles auxquelles est confrontée la direction des services de la navigation aérienne, récemment mises en évidence par le rapport d'information du Sénat intitulé *Performance du contrôle aérien : limiter les turbulences pour viser l'excellence* et par le rapport de la Cour des comptes relatif à la gestion des ressources humaines de la direction générale de l'aviation civile. Ces travaux dressent un constat préoccupant : sous-effectif qualifié dans plusieurs organismes, anticipation insuffisante des besoins, difficultés à adapter les capacités de contrôle aux variations du trafic et retard considérable dans la modernisation des outils. Alors que le trafic aérien poursuit sa croissance, environ 1 200 contrôleurs, soit près de 30 % des effectifs actuels, devraient partir à la retraite entre 2029 et 2035. Compte tenu du délai de plusieurs années séparant le recrutement d'un élève contrôleur de l'obtention de sa qualification opérationnelle, les décisions prises aujourd'hui détermineront directement les capacités de contrôle disponibles au début de la prochaine décennie. Le rapport sénatorial préconise ainsi de porter, dès 2027 et pendant plusieurs années, le nombre annuel de recrutements à environ 220 contrôleurs : 200 élèves formés chaque année à l'École nationale de l'aviation civile, contre 160 dans la trajectoire actuelle, auxquels s'ajouterait le recrutement d'une vingtaine de contrôleurs formés dans d'autres pays européens. La Cour des comptes constate toutefois que le dimensionnement des recrutements repose encore sur des méthodes insuffisamment robustes et que les départs à la retraite ont été sous-estimés. Il est alors indispensable de déterminer les besoins non seulement en effectifs administratifs, mais surtout en effectifs opérationnels qualifiés et disponibles, organisme par organisme, en tenant compte des perspectives de trafic, des départs prévisibles, des délais et capacités locales de formation ainsi que du temps nécessaire à l'adaptation aux nouveaux systèmes. Une attention particulière doit être accordée aux organismes ultramarins, dont l'éloignement, les contraintes opérationnelles et les difficultés d'attractivité et de qualification peuvent rendre les situations de sous-effectif particulièrement durables et menacer la continuité du service. À la fin des années 1990, le système français de contrôle aérien figurait parmi les plus avancés d'Europe et son savoir-faire était largement reconnu. Depuis lors, plusieurs États européens ont engagé et financé la transformation numérique de leurs systèmes, tandis que la France a accumulé les retards. Elle est aujourd'hui l'un des derniers pays européens à utiliser encore des bandelettes papier dans certaines tours et certains centres d'approche. Les programmes 4-Flight, Coflight et Sysat ont enregistré des retards majeurs et près d'un milliard d'euros de surcoûts. Certains équipements critiques, notamment des chaînes radiotéléphoniques ou des dispositifs de transmission des informations météorologiques, reposent encore sur des technologies anciennes. La France, autrefois à l'avant-garde, se trouve désormais en situation de décrochage technologique par rapport à ses principaux partenaires européens. La performance ne peut donc être réduite à la seule organisation du travail des contrôleurs. Elle repose sur trois leviers indissociables : des effectifs qualifiés en nombre suffisant, des outils opérationnels modernes et fiables et une organisation du travail permettant d'adapter les capacités au trafic. Les dispositifs de flexibilité prévus par le protocole social 2023-2027 doivent donc être effectivement financés, déployés et évalués, dans le respect du dialogue social, des exigences de sécurité et des réalités propres à chaque organisme. Elle lui demande, en conséquence, si le Gouvernement confirme la nécessité de recruter environ 220 contrôleurs par an à compter de 2027 et pendant combien d'années cette trajectoire devra être maintenue. Elle souhaite connaître les projections détaillées sur lesquelles repose cette estimation, notamment l'évolution attendue, année par année et organisme par organisme, du nombre de contrôleurs effectivement qualifiés au regard des départs à la retraite, du trafic prévisionnel et des capacités de formation. Elle lui

demande également quels moyens seront accordés à l'ENAC et aux centres opérationnels pour absorber cette augmentation des recrutements, développer les simulateurs et fluidifier les parcours de qualification, sans réduire les exigences de sécurité ni la qualité de la formation. Elle souhaite enfin connaître les crédits qui seront inscrits pour financer les dispositifs de flexibilité du protocole 2023-2027, achever les programmes technologiques en cours, engager les programmes de nouvelle génération de systèmes d'exploitation et résorber les obsolescences affectant les systèmes critiques. Elle lui demande selon quel calendrier et au moyen de quels indicateurs publics le Gouvernement entend rendre compte des résultats de cette stratégie sur la sécurité, les effectifs qualifiés, la capacité et la performance du service public de la navigation aérienne.

Données clés

Auteur : Mme Mereana Reid Arbelot
Circonscription : Polynésie Française (3e circonscription) - Gauche Démocrate et Républicaine
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 17446
Rubrique : Transports aériens
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 28 juillet 2026, page 7079