



... Episode 2

Fin juin était rendu public le rapport d'information du sénateur Vincent Capo-Canellas sur la modernisation des services de la navigation aérienne. Ce rapport complet de 160 pages est disponible sur le site du Sénat en cliquant sur ce lien :

<http://www.senat.fr/rap/r17-568/r17-568.html>

Une synthèse grand public du même rapport qui s'intitule étonnamment :

« Retards du Contrôle Aérien : la France décroche en Europe » est accessible avec ce lien :

<http://www.senat.fr/rap/r17-568/r17-568-syn.pdf>

Au long des 160 pages parfaitement documentées, le sénateur Capo-Canellas dresse un portrait peu flatteur de la DGAC ainsi que de la DSNA tout en soulignant malgré tout leurs atouts. Il dresse un constat sévère mais lucide qui a le mérite de mettre en lumière aux yeux de tous, les erreurs, on peut même parler d'errances de nos managers sur le dossier de la modernisation technique de la DSNA.

DSNA est devenue 1^{er} ANSP en Europe

La DSNA est devenue en 2017 le 1er fournisseur de services de la Navigation Aérienne d'Europe, avec plus de 3 millions de vols contrôlés sur l'année, nouveau record européen. A elle seule, la DSNA contrôle 20% d'un trafic européen en forte hausse (+8.6% depuis 2015 en France) mais est aussi responsable de 33% des délais européens et ses résultats en matière environnementale (allongement des trajectoires) sont de 20% inférieurs à la moyenne européenne.

Un retard technologique criant

Les raisons principales à ce manque flagrant d'efficacité sont l'énorme retard technologique de la DSNA par rapport aux autres ANSP (outils de contrôle vieux de 25 ans) et son incapacité à mener à bien et dans les temps son ambitieux programme de modernisation lancé il y a presque 10 ans. Malgré 2 milliards d'euros dépensés, un seul des 6 projets lancés a abouti à ce jour, les autres accumulant retards et dépassements budgétaires. Le projet majeur de modernisation des centres de contrôle en route de la DSNA, 4 Flight, est crucial pour pouvoir absorber en toute sécurité les augmentations de trafic passées et à venir, va accuser à lui seul plus de 8 ans de retard et vraisemblablement 400 millions d'euros de dépassement budgétaire. Il ne sera disponible dans les centres pilotes qu'en 2023 au plus tôt !

Viennent s'ajouter à cela, la baisse des effectifs qualifiés de contrôleurs (-6,3% depuis 2010) imposée à contre-courant par le gouvernement au travers des politiques publiques de réduction des effectifs de la Fonction Publique (RGPP, MAP et maintenant AP2022) et un trafic de plus en plus saisonnier et concentré en de très fortes pointes qui met à mal l'organisation du travail des ICNA déjà très complexe.

À Suivre : Quid des ICNAs?



Consultez notre FOCUS
en ligne en flashant ce code :

