

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

27 juillet 2018

### LES CENTRES DE CONTRÔLE AÉRIEN PLUS DIMENSIONNÉS POUR PASSER LES POINTES DE TRAFIC. LES COMPAGNIES AÉRIENNES S'ÉTONNENT, L'UNSA-ICNA ALERTE POURTANT DEPUIS DES ANNÉES.

Dans un communiqué, la compagnie Air Corsica *explique* à ses passagers que des grèves à répétition du contrôle aérien sont responsables du retard de ses vols. Le groupe IAG (British Airways - Iberia) et les compagnies low-cost Ryanair, Easyjet et Wizz Air ont quant à eux opté pour une plainte auprès de la Commission Européenne pour dénoncer une entrave à la libre circulation dans l'Union Européenne.

L'UNSA-ICNA alerte depuis des années sur la nécessité de ne pas appliquer à la DGAC les politiques publiques successives de baisse des effectifs compte-tenu des missions confiées à notre administration. Il est le seul syndicat **à avoir refusé de cautionner les protocoles d'accord de 2010 et de 2013, qui ont amené à la suppression de 250 postes d'ICNA**, ce qui représente l'équivalent du nombre de contrôleurs d'un centre de contrôle régional français.

Quelques années après, et avec ce non remplacement des départs, les compagnies aériennes semblent désormais s'étonner de la nouvelle capacité des organismes de contrôle français, en pleine période de pointe saisonnière.

Un mouvement de grève des contrôleurs aériens du CRNA Sud-Est, visant à obtenir des garanties d'effectifs à moyen terme, a effectivement perturbé pendant 8 week-ends l'écoulement du trafic aérien, il a cependant été levé le 29 juin dernier, **remettant la totalité des organismes de contrôle aérien français en fonctionnement nominal depuis ce jour.**

Contrairement à ce que le communiqué d'Air Corsica laisse sous-entendre, **le retard imputé aux avions traversant les espaces du Centre en Route d'Aix en Provence depuis lors n'est donc nullement dû à une contestation sociale**, mais à des régulations du trafic aérien mises en place pour assurer la sécurité des passagers en limitant le débit des flux aériens à la capacité des organismes de contrôle.

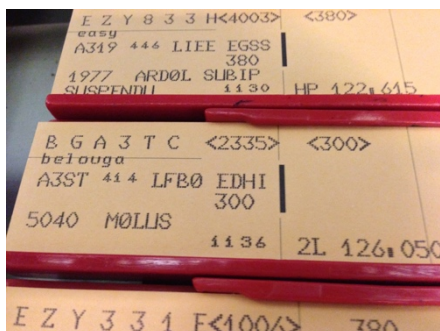


**Chaque secteur de contrôle en Europe dispose d'un volume d'espace aérien limité, capable d'accepter un nombre maximum d'avions. À chaque fois que la demande est supérieure à ce qu'un centre de contrôle est capable de gérer en toute sécurité, le gestionnaire du réseau des routes aériennes d'Eurocontrol calcule pour tous les avions souhaitant traverser un espace aérien saturé, depuis Bruxelles, une heure de décollage imposée, qui peut conduire à différer le départ.**

Après une baisse drastique des effectifs de contrôleurs, en complète contradiction avec la croissance du trafic survolant l'espace aérien français - autour de 4 à 5% par an - la Direction des Services de la Navigation Aérienne est sous-dimensionnée pour faire face aux pointes de trafic de plus en plus importantes, sans générer de délais. Ceci en dépit de mesures de flexibilité sur l'organisation du travail des ICNA, comme les heures supplémentaires amenant à travailler jusqu'à 43h par semaine, ou des restrictions importantes sur les congés annuels.

En outre, **les phénomènes météorologiques exceptionnels comme les fronts orageux se sont multipliés ces dernières semaines, et ils ont un impact direct sur la capacité des centres de contrôle.** En effet, pour garantir l'intégrité physique des avions, et donc la sécurité des passagers, le contournement de ces phénomènes est une absolue nécessité. Ainsi, le contrôleur aérien doit réadapter tous les espacements des avions dont il a la charge à chaque demande de pilotes pour sortir de sa trajectoire assignée. L'impossibilité pour les avions de respecter les séparations créées par le réseau de routes aériennes réduit la capacité des secteurs de contrôle.






A ces phénomènes **s'ajoute un retard technologique considérable dans les centres de contrôle aérien français, récemment mis en lumière par le rapport du sénateur Capo-Canellas.**

Les contrôleurs aériens, toujours en attente d'un système technique moderne promis depuis 2008, doivent se contenter d'outils obsolètes datant des années 80, basés sur des logiciels dépassés, limitant fortement la capacité d'un contrôleur français par rapport à ses collègues européens. Les Centres en Route d'Aix-en-Provence, d'Athis-Mons et de Reims sont parmi les derniers endroits en Europe où l'on se sert encore de bandelettes en papier pour matérialiser les vols.

Air Corsica, British airways, Iberia, Ryanair, Easyjet, Wizz Air et toutes les autres, les contrôleurs aériens français ont à cœur de vous rendre un service performant, pour la sécurité des vols évoluant dans les espaces aériens dont ils ont la charge en tout premier lieu, mais également pour la régularité des vols et la performance environnementale, au bénéfice des usagers et des populations survolées. Ils sont attachés à garantir en toutes circonstances, y compris en cas de conflit social, le maintien de la continuité territoriale et le respect des engagements internationaux comme le droit de survol, ce que la Loi relative à l'exercice du droit de grève dans les services de la navigation aérienne permet de faire.

**Ils attendent des assises nationales du transport aérien qu'elles confirment les moyens humains et d'investissement à allouer à la DGAC et qu'ils soient à la hauteur des enjeux d'une navigation aérienne performante.**

#### Contacts :

 [presse@icna.fr](mailto:presse@icna.fr)

 [@UnsaICNA](https://twitter.com/UnsaICNA)

#### **Plus d'infos sur les Ingénieurs du Contrôle de la Navigation Aérienne (ICNA)**

En France, les Ingénieurs du Contrôle de la Navigation Aérienne assurent le service de contrôle de la navigation aérienne 7 jours sur 7 et 24h sur 24.

Ils sont 4000 à travailler dans une trentaine de tours de contrôle et 5 centres de contrôle en route pour assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité de la circulation aérienne.

Recrutés à Bac+2, ils sont formés pendant 3 ans à l'École Nationale de l'Aviation Civile à Toulouse, puis de 1 à 3 ans sur leur centre d'affectation.

En 2017, les aiguilleurs du ciel français ont contrôlé plus de 3,1 millions de vols, faisant de la DSNA le premier prestataire européen de services de navigation aérienne.

#### **Plus d'infos sur le service minimum des contrôleurs aériens**

Pour préserver la continuité du service public de contrôle aérien, le droit de grève des Ingénieurs du Contrôle de la Navigation Aérienne est strictement encadré par la loi.

Lorsqu'un préavis de grève est déposé, le service minimum est mis en œuvre à la DGAC et de nombreux contrôleurs aériens sont astreints à demeurer en fonction pour continuer d'assurer le contrôle aérien d'en moyenne 50% du trafic et la continuité territoriale avec la Corse et l'Outre-Mer.

En outre, les effectifs requis permettent l'exécution de la totalité des missions de secours ou de défense, dont les avions ne sont pas impactés par les régulations de trafic.