



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

navigation

Question écrite n° 34331

Texte de la question

M. Christian Estrosi attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur l'accroissement important des retards subis par les usagers en matière de transports aériens. En effet, le taux des vols retardés de plus de 15 minutes est passé en Europe de 12,7 % en 1993 à 22,8 % en 1998 et il continue à se dégrader dans les mêmes proportions depuis le début de l'année. Ces retards sont particulièrement élevés à l'aéroport international de Nice - Côte d'Azur, deuxième aéroport de France derrière Paris. C'est ainsi que les retards supérieurs de 30 minutes au départ de Nice ont touché près d'un avion sur deux en mai et un avion sur trois en juillet. Au cours du même mois de juillet 1999, seulement la moitié des avions se sont posés à l'heure et un vol sur cinq comptait plus de 30 minutes de retard. Ces délais importants et pénalisants sont dus à 75 %, selon les responsables de la compagnie aérienne Air France, à des dysfonctionnements en matière de contrôle aérien européen. Il souhaite connaître les initiatives envisagées par son ministère afin de réduire ces retards qui occasionnent une gêne importante pour les usagers.

Texte de la réponse

Ces dernières années, les taux de croissance du trafic aérien ont atteint des niveaux intrinsèquement élevés, et régulièrement supérieurs aux prévisions. Au cours des huit premiers mois de 1999, le nombre des mouvements d'avions contrôlés s'est accru de 8,5 % en moyenne par rapport aux huit premiers mois de 1998, faisant suite à une augmentation de 7,3 % en 1998 et de 6,5 % en 1997. Toutefois, depuis la fin des opérations militaires dans les Balkans, les gains de capacité issus des efforts des services français ont été supérieurs à l'augmentation de trafic, sauf au centre de contrôle d'Aix-en-Provence, confronté à des phénomènes exceptionnels de pointes de trafic et à une croissance moyenne de l'ordre de 14 % par rapport à 1998. Les mesures destinées à répondre à l'accroissement permanent du trafic aérien sont mises en oeuvre à la fois sur le plan national, et dans le cadre d'actions coordonnées par l'Agence Eurocontrol, en étroite collaboration avec les acteurs du transport aérien. C'est ainsi que, en 1999, deux évolutions européennes majeures ont été planifiées. D'une part, un nouveau réseau européen de routes aériennes a été mis en oeuvre au mois de février dernier. Une période de rodage et le conflit des Balkans, qui a amené une réorganisation des flux de trafic et de nombreux vols militaires, en ont cependant retardé les effets bénéfiques. D'autre part, la réduction de l'espacement des fréquences radio, depuis le 7 octobre 1999, permettra de créer en France de nouveaux secteurs de contrôle et de dégager de nouvelles capacités. Par ailleurs, l'agence Eurocontrol et les Etats membres de l'organisation internationale de l'aviation civile coopèrent à un processus de planification de la capacité à moyen terme. La réduction des espacements verticaux dans l'espace aérien supérieur européen fait l'objet d'une préparation intense dans le cadre d'Eurocontrol. Sa mise en oeuvre, prévue au début de l'année 2002, apportera, selon les prévisions actuelles, jusqu'à 30 % de capacité supplémentaire dans certaines régions. D'autres mesures, prises au niveau national, ont contribué également à augmenter la capacité de l'espace aérien français. Ainsi, le protocole pluriannuel en cours prévoit le recrutement de 270 contrôleurs de la navigation aérienne entre 1998 et 2000, ainsi que 90 électroniciens de la sécurité aérienne et 210 techniciens des études et de l'exploitation de l'aviation civile. L'organisation de l'espace aérien fait régulièrement l'objet d'adaptations, notamment par une meilleure

répartition des secteurs de contrôle entre centres. Le protocole d'accord signé en juin 1998 entre les autorités civiles et militaires doit permettre une meilleure disponibilité de l'espace aérien au profit du trafic civil grâce à une meilleure coordination. De plus, une réflexion sur l'espace aérien en région parisienne et actuellement engagée en vue d'applications concrètes à compter de l'année 2000. Enfin, une modernisation très soutenue des équipements et systèmes de navigation aérienne est en oeuvre. Les investissements dans ce domaine sont maintenus proches de 1 200 MF en 1999 et le montant des crédits proposés pour l'année 2000 est de 1 220 MF. Les vols au départ de Nice connaissent un pourcentage de retards plus élevé que sur les autres grands aéroports français. Les avions effectuant cette liaison sont en effet exploités en flux tendu. De ce fait, un retard pour une cause quelconque se répercute sur les vols suivants. L'ouverture d'un nouveau centre de contrôle à Aix, au printemps 2000, et une meilleure répartition d'espaces contrôlés entre ce centre et celui de Bordeaux, actuellement à l'étude, devraient permettre de répondre aux difficultés rencontrées dans le quart sud-est de la France. Par ailleurs, pour tenir compte de l'accélération constatée de la croissance, un recrutement supplémentaire de 30 contrôleurs vient d'être décidé pour 1999 par rapport aux chiffres fixés par le protocole triennal. Le conseil des ministres des transports de la communauté européenne et le conseil provisoire d'Eurocontrol se sont saisis de la question des retards dans le transport aérien. L'action de la France s'inscrit dans le cadre de la convention révisée d'Eurocontrol, qui renforce l'harmonisation technique et la coopération au sein de l'Europe.

Données clés

Auteur : [M. Christian Estrosi](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (5^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 34331

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 6 septembre 1999, page 5220

Réponse publiée le : 29 novembre 1999, page 6850