



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## contrôle aérien

Question écrite n° 94345

### Texte de la question

M. Jean-Marc Roubaud appelle l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le prestataire unique du contrôle de la navigation aérienne pour la France, le Benelux, la Suisse et l'Italie. En France, les services du contrôle de la circulation aérienne sont essentiellement assurés par les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA). Leur mission primordiale est de garantir la sécurité des usagers et des populations survolées. Les ICNA oeuvrent également à améliorer la fluidité et la régularité du trafic aérien. Avec l'adoption des textes européens « Ciel unique » en 2004, les services de la navigation aérienne sont entrés dans l'ère européenne. Au vu des missions remplies et dans ce contexte, le Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien (SNCTA) estime indispensable d'inscrire les services du contrôle de la circulation aérienne comme relevant d'un service d'intérêt général à caractère non économique. Avec le projet dénommé MOSAIC, le SNCTA défend actuellement un projet d'Europe du contrôle aérien auprès des instances nationales et de la Commission européenne. Son objectif est de construire, sur la base de coopérations et dans l'esprit du traité de Nice, un prestataire unique pour la gestion des espaces aériens de la France, la Belgique, la Suisse, le Luxembourg, les Pays-Bas et l'Italie, qui place la sécurité, la régularité et la fluidité du trafic aérien avant toute autre considération économique. Le choix du SNCTA se porte vers la création d'un service public européen de la sécurité du transport aérien et sa position repose sur la conviction que la sécurité des personnes transportées et des populations survolées, qui plus est dans la perspective proche d'un service de transport aérien de masse, doit demeurer en France et en Europe, une mission placée sous la tutelle directe des États. Ce projet constitue également une alternative au seul modèle de construction européenne qui existe actuellement dans le contrôle aérien : la privatisation. En effet, après celle de l'opérateur du Royaume-Uni, le NATS (National Air Traffic Services), l'Allemagne semble suivre la même voie pour la DFS (Deutsche Flugsicherung). Aux côtés de la France et en l'absence de toute ouverture de capital de la DFS, l'Allemagne aurait toute sa place au coeur de ce projet. Plus encore, l'axe franco-allemand ainsi consolidé pourrait de nouveau montrer sa capacité à construire une Europe toujours convalescente. En conséquence, il lui demande de lui faire connaître sa position sur ce projet résolument européen et porteur d'avenir.

### Texte de la réponse

Un certain nombre d'organisations représentatives en Europe de personnels de la navigation aérienne, dont le Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien (SNCTA) qui représente environ 60 % des contrôleurs aériens français au sein de la direction générale de l'aviation civile, ont présenté publiquement en mars 2006 un projet de création d'un prestataire unique de droit public international de services de navigation aérienne, dit « projet MOSAIC ». Ce projet institutionnel se rapproche du projet initial de l'organisation Eurocontrol, créée en 1960, qui n'avait pu aboutir faute d'un accord entre les États membres sur cette solution. De ce fait, Eurocontrol a plutôt évolué vers une organisation de coopération interétatique essentiellement chargée de missions de coordination et de la gestion de fonctions de support centralisées, tandis que la prestation de service de navigation aérienne reste aujourd'hui essentiellement organisée sur une base nationale. Au demeurant, le statut d'Eurocontrol révisé en 1997 lui permet de prendre en compte tout ou partie du contrôle aérien des États membres, et c'est ainsi que

l'agence gère le centre opérationnel de Maastricht couvrant l'espace aérien supérieur du Bénélux et du nord-ouest de l'Allemagne. L'adoption en mars 2004 par le Conseil et le Parlement européen des règlements communautaires du ciel unique européen a lancé un mouvement ambitieux de restructuration de la fourniture de services de navigation aérienne en Europe, dans le but d'améliorer la performance à moyen et long terme du réseau aérien en matière de sécurité, de développement durable et d'efficacité économique. En outre, ces textes confortent la qualité de service d'intérêt général non économique reconnue aux services de contrôle du trafic aérien, en ce qu'ils visent essentiellement à garantir la sécurité des passagers et des populations survolées. Le Gouvernement français souhaite promouvoir le développement de coopérations renforcées entre prestataires européens, aussi bien sur le plan de la gestion opérationnelle de l'espace aérien que vis-à-vis du renouvellement des systèmes et du développement de nouvelles technologies. Mais ces nouvelles coopérations ne peuvent se construire que pas à pas. Le projet MOSAIC proposé par le syndicat SNCTA s'inscrit dans cet esprit de coopération ; pour autant il paraît difficile à ce stade de préjuger du modèle institutionnel qui s'avérera à terme le plus adapté aux enjeux. La réorganisation de la direction générale de l'aviation civile en février 2005 a constitué une première étape de cette mise en mouvement, grâce à la séparation au sein de l'administration des fonctions de régulation de celles de surveillance et de prestation de service. La constitution de blocs fonctionnels d'espace aérien prévue par les règlements du ciel unique européen et qui doit permettre de définir en commun un certain nombre de principes d'organisation et de gestion de l'espace aérien constituera une deuxième étape importante de ce processus de rapprochement entre prestataires de services de la navigation aérienne. C'est dans ce cadre que la direction générale de l'aviation civile étudie actuellement avec Eurocontrol et ses homologues du Bénélux, de la Suisse et de l'Allemagne, la possibilité de créer un bloc fonctionnel d'espace commun à l'ensemble de ces pays et de la France. Cette démarche s'appuiera sur l'expérience déjà acquise entre les opérateurs français et suisses qui ont, en 2005, étudié la faisabilité d'un bloc fonctionnel d'espace aérien associant les deux États dont le principe a été acté en septembre dernier. Ce n'est que lorsque cette nouvelle étape sera franchie que le rapprochement des entités concernées pourra être envisagé, selon une organisation et un statut qui restent à définir et qui devront à la fois préserver le caractère de service public d'intérêt général des services de la navigation aérienne et la souveraineté de l'État sur le territoire.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Marc Roubaud](#)

**Circonscription :** Gard (3<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 94345

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** transports, équipement, tourisme et mer

**Ministère attributaire :** transports, équipement, tourisme et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 16 mai 2006, page 5113

**Réponse publiée le :** 14 novembre 2006, page 11997