



**BUREAU NATIONAL**

1 rue Vincent Auriol  
13617 Aix en Provence cedex

04 42 33 77 66  
bn@sncta.fr

[www.sncta.fr](http://www.sncta.fr)

Aix-en-Provence, le 19 juin 2018

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Le rapport du Sénateur Vincent CAPO-CANELLAS concernant la modernisation des services de la navigation aérienne a été rendu public hier.

Ce rapport fait notamment les constats suivants :

- un « trafic [aérien] en forte croissance » ;
- « l'obsolescence des systèmes » de la navigation aérienne française ;
- « des retards et des surcoûts » dans les programmes de modernisation des systèmes de contrôle ;
- une baisse du nombre de contrôleurs aériens, une capacité « devenue inférieure aux besoins lors des périodes de pointes entraînant des retards importants » ;
- le professionnalisme et le haut niveau de technicité des contrôleurs aériens français ;
- une productivité des contrôleurs « très insuffisante » tout en reconnaissant une rémunération nettement inférieure à celle de leurs homologues européens ;
- des grèves fréquentes sans dispositif de déclaration préalable mais avec la mise en place d'un service minimum garanti.

Le SNCTA, syndicat professionnel, majoritaire chez les contrôleurs aériens, confirme les difficultés que connaissent les aiguilleurs du ciel dans l'exercice de leurs fonctions. Les vieux systèmes de contrôles en service sont jugés à la fois « résilients » et « obsolètes » par le rapporteur. Ils ne permettent plus de faire face à la forte augmentation du trafic aérien sans générer d'importants retards, en particulier sur certains axes dont la croissance peut atteindre jusqu'à 15 % sur un an.

Le SNCTA s'inquiète, depuis de nombreuses années, des retards des indispensables programmes de modernisation technique qui doivent permettre l'amélioration de la productivité des contrôleurs, tout en améliorant la sécurité des vols. Les sous-investissements intervenus entre 2008 et 2014 sont pour partie la cause de ces retards.

S'agissant des effectifs de contrôleurs aériens, force est de constater qu'appliquer dogmatiquement à cette profession des politiques publiques successives de réduction des effectifs n'a pas de sens au regard de la forte croissance de ce secteur d'activité et des enjeux économiques. Le SNCTA revendique depuis de nombreuses années une stratégie de recrutements pluriannuelle basée sur l'anticipation des besoins à l'horizon de cinq ans, temps nécessaire pour recruter et former un contrôleur aérien.

Faisant le triple constat de la forte augmentation du trafic aérien (+8 % en deux ans), de la diminution du nombre de contrôleurs aériens (-6,3 % depuis 2010) et des systèmes de contrôle inadaptés aux enjeux, le SNCTA a négocié, en 2016, un cadre expérimental de l'organisation du

travail des contrôleurs pour mieux faire face à la saisonnalité du trafic aérien. D'après le rapport, ces expérimentations ont permis de « réduire considérablement les retards » et ont vocation à être pérennisées et étendues. Le SNCTA souhaite insister sur ce point qui montre l'engagement des contrôleurs à rendre un service public de qualité. Les chiffres de productivité présentés dans ce rapport ne prennent en effet pas en compte les résultats de ces expérimentations récentes.

Concernant les grèves fréquentes, le SNCTA rappelle que la très grande majorité des perturbations sont liées à des préavis de grève déposés par des syndicats de la Fonction publique dont les revendications sont parfois sans lien direct avec le contrôle aérien. Pour le SNCTA, la grève n'est pas une arme primaire mais un droit à n'utiliser que lorsque toutes les voies du dialogue social ont été épuisées. Depuis 2016 inclus, un seul jour de grève national est de la responsabilité du SNCTA. Le dernier mouvement d'ampleur dont le SNCTA est à l'origine date de 2014. Il s'agissait alors de mettre en lumière le manque de moyens de la navigation aérienne française et de revendiquer une augmentation des investissements à même d'assurer la modernisation technique des systèmes dont le rapport constate aujourd'hui l'obsolescence.

S'agissant des références à la loi « Diard », le SNCTA n'est pas dogmatiquement opposé au principe de déclaration préalable. Cependant, il rappelle que les contrôleurs aériens sont déjà soumis à une restriction du droit de grève par la loi de 1984 qui garantit un service minimum par des astreintes. La loi « Diard » a certes permis d'améliorer la prédictibilité du service rendu un jour de grève perturbant le transport ferroviaire ou les compagnies aériennes, mais il est important de noter que cette loi ne comporte pas de service minimum. Le SNCTA ne saurait envisager toute évolution du droit de grève des contrôleurs aériens qui ferait cohabiter le service minimum avec le principe de déclaration préalable.

Pour plus d'informations, le SNCTA vous invite à lire son [document](#) publié à l'occasion des Assises du transport aérien.

**Contact presse : [presse@sncta.fr](mailto:presse@sncta.fr) - 06 66 68 01 41**