

Retards : stop à la désinformation !

Le début d'année a été marqué, pour les vols au départ et à destination de la Côte d'Azur, par une augmentation des retards liés au contrôle aérien. Face à une désinformation qui a atteint son paroxysme et jeté le discrédit sur toute une profession en affirmant dans la presse que les contrôleurs aériens niçois étaient en « grève du zèle » [sic], le SNCTA souhaite apporter un éclairage sur la situation et rétablir la vérité.

Une hausse du trafic qui se poursuit...

Alors que la reprise du trafic est plus lente dans certains organismes que d'autres, Nice a retrouvé son trafic d'avant crise dès 2024. Cette dynamique semble se poursuivre en 2025, une augmentation de trafic de 2,2 % (par rapport à 2024) étant déjà constatée sur les cinq premiers mois de l'année.

... mais des effectifs au plus bas !

Alors que le besoin pour faire fonctionner l'approche de Nice de façon nominale est de 90 contrôleurs qualifiés, l'effectif opérationnel à l'entrée de l'été n'est que de 73 contrôleurs. Ce déficit a pour conséquence une offre d'ouverture de secteurs et donc de capacité ATC (le nombre d'avions qui atterrissent ou décollent par heure) bien inférieure à l'offre nominale attendue.

La DSNA n'a pris conscience de cette situation que trop tard, malgré les mises en garde répétées du SNCTA depuis des années, et n'a pas été en mesure d'enrayer à temps la baisse d'effectifs qui conduit à la situation actuelle.

Les perspectives pour le futur sont cependant positives, puisque les recrutements, obtenus par le SNCTA en 2022, et prévus dans le Protocole social 2023-2027 (au minimum 34 ressources garanties sur 5 ans), devraient montrer leurs premiers effets en 2026.

Les effectifs de contrôleurs ont atteint un niveau critique. Leur remontée progressive ne devrait commencer qu'à partir de 2026 au plus tôt.

Une organisation du travail adaptée à la saisonnalité...

Le centre de Nice connaît une très forte saisonnalité avec une multiplication par 3 du trafic entre l'hiver et l'été. L'organisation du travail des contrôleurs aériens, qui est discutée chaque année, tient compte de cette particularité et recherche une offre de contrôle maximale en haute saison pour coller au mieux à la demande. L'organisme de contrôle d'approche de Nice a mis en place de nombreuses mesures d'augmentation de productivité en 2025 en imposant notamment :

- ☀ des restrictions importantes sur les congés pour les contrôleurs ;
- ☀ la densification des vacances de contrôle afin d'augmenter le potentiel d'heures de contrôle pendant la période estivale ainsi que les vendredis et les dimanches soirs.

... mais des choix politiques manquant de discernement

Pour 2025, l'organisation du travail décidée par la DSNA a tenu compte des directives du *network manager*, des compagnies aériennes et du gestionnaire d'aéroport concernant la « first wave » en offrant une capacité ATC très forte le matin au détriment de la soirée.

Cet arbitrage, que le SNCTA a dénoncé, a contribué aux nombreux délais constatés le soir. En effet, la « surcapacité » du matin a des effets induits sur la fin de journée :

- ☀ une plus faible capacité ATC, ne permettant pas de passer l'intégralité du trafic niçois décalé le soir (à cause de l'ensemble des régulations du réseau) ;
- ☀ un manque de contrôleurs pour assurer le service d'information de vol, causant de nombreux retards sur l'aérodrome de La Môle (qui dépend de ce service) avec pour conséquences une surcharge de travail pour les pilotes qui doivent partir sous un régime de vol différent, et pour les contrôleurs niçois qui ont à gérer un trafic atypique.

Des adaptations supplémentaires en cours

Les premiers retours d'expérience ont montré une nécessité de trouver des pistes d'amélioration pour la suite de l'année 2025. Ainsi, en responsabilité, afin d'apporter plus de souplesse dans la gestion des configurations secteur, et donc une capacité ATC accrue, les contrôleurs niçois ont travaillé à plusieurs solutions parmi lesquelles :

☀ la modification de leur tour de service, afin de déplacer la capacité vers la soirée et réduire ainsi l'impact sur les vols du soir ;

☀ la modification des schémas d'armement, afin d'offrir plus de souplesse dans la gestion des configurations d'ouverture des secteurs.

Ces mesures entreront en vigueur dès le 17 juin prochain.

La mise en place de palliatifs et l'optimisation de l'organisation du travail contribueront à améliorer la situation mais ne sauraient compenser le sous-effectif actuel !

Des régulations nécessaires

Les contrôleurs niçois sont des professionnels de l'aviation qui ont à cœur de remplir leur mission : assurer la sécurité et la fluidité du trafic aérien. Les régulations ATFCM sont posées dans le but de maintenir un niveau de sécurité maximal en fonction des circonstances du moment, tant sur le plan des effectifs disponibles que des conditions extérieures (météo, fermetures de piste, etc.). Ces régulations permettent de maîtriser la complexité du trafic et d'équilibrer la charge de travail du contrôleur à un instant donné. Des retours d'expériences ainsi que des groupes de travail ont lieu régulièrement afin d'ajuster ces régulations au plus juste.

Le SNCTA dénonce les propos tenus pour justifier auprès des passagers les retards rencontrés par les vols au départ ou à destination de la Côte d'Azur. Il appelle l'ensemble des acteurs des plateformes azuréennes à ne pas prendre part à la désinformation en partageant des informations erronées qui remettent en cause le professionnalisme des contrôleurs aériens.