



Le 26 janvier 2026

ESPACE SACRIFIÉ : LA DSNA EN MODE SABORDAGE

Depuis des mois, l'UNSA-ICNA met en garde contre les dérives du management de la DSNA, alerte sur une politique de recrutement défailante, sur une modernisation technique en échec, et sur un management toxique qui dégrade la performance des organismes et provoque un mal-être croissant chez les agents.

Si ces alertes ont été largement entendues dans les salles et — fait suffisamment rare pour être signalé — reprises par des parlementaires du Sénat, elles continuent d'être niées et minimisées en interne. Car les reconnaître reviendrait à admettre des fautes.

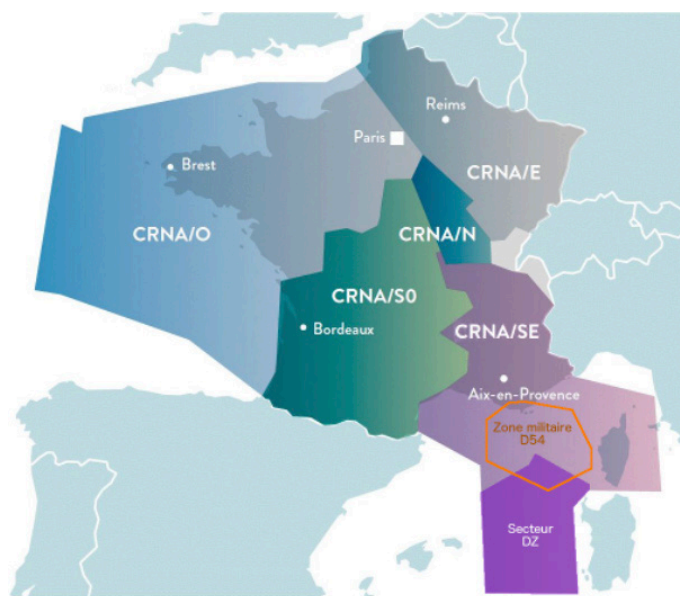
Dans cette logique de sabotage, assumée et accentuée depuis près de trois ans, un nouveau seuil vient d'être franchi : la volonté de la DSNA de céder la gestion d'une partie de l'espace aérien français au profit d'un prestataire étranger.

Il s'agit d'un espace de la FIR Sud-Est, d'environ 80 000 km², gérant des flux stratégiques au-dessus de la Méditerranée et constituant l'un des espaces les plus rentables économiquement.

DES RECRUTEMENTS TOUJOURS INSUFFISANTS

Dès mars 2022 dans [son communiqué](#), l'UNSA-ICNA dénonçait les hypothèses retenues pour la première ébauche du plan pluriannuel des affectations. L'augmentation de la performance liée à la modernisation a été totalement surestimée. La réorganisation de l'espace est encore inexistante. Les options n'apportent pas la performance espérée. Tout ceci était déjà prédit et les recrutements n'ont pas été suffisants au regard de l'augmentation du trafic observée.

Ainsi à Aix, les effectifs des zones Est et Ouest cet été étaient de 12,5 PC par équipe pour des cibles respectivement à 15 et 13 PC par équipe. Et que dire des outils ? Là où la promesse était d'une amélioration très conséquente de la performance, aujourd'hui toutes les espérances sont douchées. Dans les centres qui sont passés en environnement électronique directement par 4F, la déception domine. Pire, ceux qui travaillent avec ERATO verront leur capacité se dégrader.



La DSNA a donc rendu des arbitrages sur les affectations et n'a pas tenu les promesses faites sur les effectifs ni aux contrôleurs, ni aux compagnies.

Effacer les conséquences pour ne pas assumer les erreurs

Pour la DSNA l'explication est simple. La faute ne repose que sur les pratiques des contrôleurs. Selon elle, ils appliqueraient les règles qu'elle-même édicte sur la gestion des flux de manière trop stricte. Elle oublie donc qu'elle est la première responsable de la situation.

Le constat est limpide : au lieu d'assumer la responsabilité de ses erreurs successives, la DSNA cherche désormais à en effacer les conséquences.

Comment ne pas imaginer que les mêmes menaces seraient agitées partout pour cacher le mauvais management.

Plutôt que donner des perspectives positives, la DSNA persiste dans la mise en doute des compétences des ICNA.

Ce n'est pas en esquivant ses responsabilités et les causes réelles des délais que la performance pourra être au rendez-vous.

ET LES CONSÉQUENCES DE TOUT ÇA ?

Alors que de nombreux organismes ne voient pas de perspective concernant la remontée de leur effectif qualifié et que les augmentations de trafic ont été sous estimées, le choix de se séparer de tels secteurs constitue un non-sens politique, économique et opérationnel. Il ouvre la boîte de Pandore et met en danger tous les espaces aériens délégués à la France par l'OACI comme les secteurs atlantiques.

Ce faisant la DSNA hypothéquerait son propre avenir.

La rentabilité de l'exploitation des secteurs océaniques n'est plus à prouver. S'en séparer c'est diminuer la capacité d'investissement de la DSNA. Quelles en seraient les conséquences sur la modernisation dans les tours et approches ? Les futures évolutions de 4-flight ? Les rénovations de blocs techniques ?

Et malgré deux secteurs en moins, au vu de l'augmentation de trafic dans les centres, la DSNA ne résoudrait même pas les problèmes des délais trop importants et serait toujours pointée du doigt au niveau européen. L'étape suivante serait-elle de donner des secteurs au dessus du territoire français à nos collègues des CRNA étrangers limitrophes ?

La DSNA met directement en danger le service public de la navigation aérienne avec ce choix qui ne peut être toléré par les ICNA.

Le démantèlement progressif de la DGAC a commencé par ses approches.

Il poursuit aujourd'hui son chemin par l'abandon d'un espace stratégique.

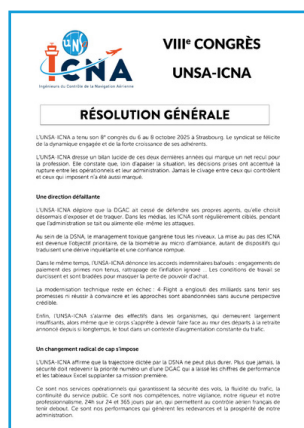
Et demain ?

L'espace aérien mondial a été divisé en FIR dont la gestion est assurée par les États qui ont accepté d'en prendre la charge lors de la répartition effectuée après la Seconde Guerre mondiale par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. À cette époque, les liens entre la France et l'Algérie conduisent l'OACI à attribuer ce vaste espace méditerranéen à la France, qui en assure le contrôle aérien depuis 1947. Le transfert à un autre pays serait une décision irréversible.

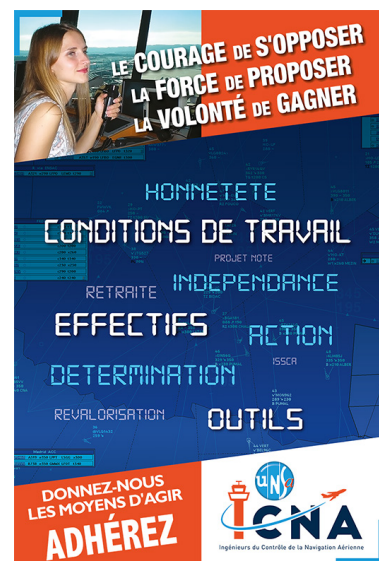
La décision de céder l'un des secteurs les plus stratégiques et rentables de la DSNA n'est ni justifiable, ni acceptable. L'UNSA-ICNA s'y oppose avec la plus grande fermeté.

Cette décision n'est pas une solution mais un symptôme. Celui d'une administration prête à sacrifier ses missions pour masquer ses échecs. Il est temps que les pouvoirs publics prennent la mesure du désordre installé à la DSNA. Cette spirale de sabotage doit être stoppée.

Retrouvez les revendications portées par l'UNSA-ICNA dans la Résolution Générale de son dernier Congrès.



Et toute l'actualité de la profession sur www.icna.fr



ICNA, informez-vous, rejoignez-nous

Notre site : www.icna.fr | Nous contacter : unsa@icna.fr