

Céder du ciel, c'est affaiblir la France

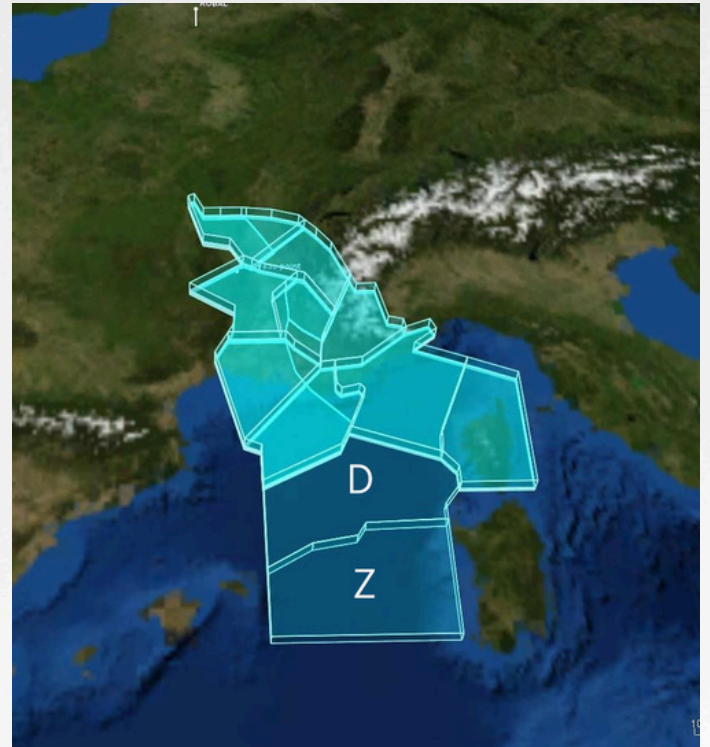
14 janvier 2026

L'administration locale du CRNA Sud Est convoque une réunion pour étudier un projet de cession d'une partie du ciel méditerranéen à l'Italie ou à l'Espagne. En jeu, les secteurs D et Z qui rapportent plus de 75 M€ par an à la DGAC. Pourquoi les abandonner ?

D et Z : Mare Nostrum et son ciel

Au-dessus des eaux internationales, en pleine mer Méditerranée, entre la Sardaigne et les Baléares, les avions sont surveillés par des contrôleurs aériens français. Ce partage est un compromis issu de l'histoire du XXème siècle. Cet immense bout de ciel qui jouxte la zone gérée par l'Algérie au niveau du 39ème parallèle a été découpé en deux secteurs de contrôle du CRNA Sud Est : le secteur D et le secteur Z.

On parle d'un espace immense, d'environ 100 000km², à la croisée de multiples flux stratégiques, qui font des secteurs D et Z l'un des ensembles les plus rentables de France et d'Europe.



Les secteurs du CRNA Sud Est avec en clair au sud D et Z

La délégation aux pays étrangers

Actuellement, il existe déjà des délégations de contrôle sur certaines parties du ciel français. C'est le cas d'une partie de l'espace aérien situé au-dessus des Alpes délégué au contrôle aérien Suisse depuis le début des années 2000. Chaque année ce ne sont pas moins de 45,7M € que la DGAC reverse à la Suisse en compensation de la fourniture des services de contrôle, pour un espace d'une superficie bien moindre que l'ensemble DZ (entre 10% et 20%).

Les faits, rien que les faits

Depuis quelques semaines dans les couloirs du CRNA Sud Est une rumeur courait :
« L'Europe met la pression pour retirer DZ à la France pour compenser le sous-effectif au CRNA Sud Est ».

Puis la semaine dernière, le chef de centre a écrit aux organisations syndicales locales :
« Vous avez dû avoir connaissance de la demande que l'on nous a faite récemment de travailler sur un projet de transfert des secteurs D et Z vers un autre pays. Je vous propose de nous réunir pour évoquer ce sujet ».

Pendant ce temps-là, à Farman c'est silence radio : aucune information officielle, aucune réunion prévue.

Pourquoi cette méthode étrange ? Pourquoi traiter de façon locale un sujet d'une ampleur aussi profondément nationale ?

Ce qui se joue là, c'est bien plus que du contrôle aérien

Depuis plus de dix ans les gouvernements successifs ont organisé la catastrophe. Ils ont sciemment refusé de recruter pour faire de soi-disant économies qui mettent aujourd'hui en difficulté la DGAC au point d'y perdre un ciel qui vaut de l'or.

Avec ces 75 millions d'euros par an de redevances* aériennes que l'on céderait à l'étranger ce seraient autant de possibilités de recrutements, d'investissements et de rétributions justes des efforts qui s'envoleraient.

Le ciel est un pilier de notre souveraineté et de notre service public.

NE LE CÉDONS PAS !

*Les redevances de route sont calculées selon des règles internationales, en fonction de la distance parcourue, de la masse de l'avion et d'un taux unitaire national. En 2025, les redevances de route en métropole ont rapporté 1,74 milliard soit 65% des recettes de la DGAC.