

Le ciel unique européen

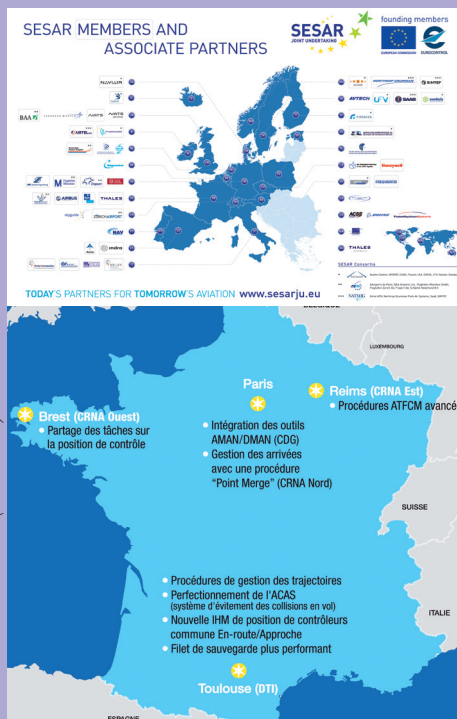
le nouvel environnement de la navigation aérienne

EN 2004, LE PREMIER PAQUET DE RÈGLEMENTS EUROPÉENS "CIEL UNIQUE" A INITIÉ :

le programme de recherche et de développement SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research) dont l'objectif est de développer un système européen de gestion du trafic aérien et des standards techniques ;

le concept de "blocs fonctionnels d'espace aérien" (FAB) dont l'objectif est de s'affranchir, du point de vue du contrôle aérien, tant civil que militaire, des frontières entre Etats.

EN 2009, D'AUTRES RÈGLEMENTS "CIEL UNIQUE" ONT ÉTÉ ADOPTÉS POUR COMPLÉTER CETTE NOUVELLE ORGANISATION mettant l'accent sur la performance en matière de sécurité, d'environnement, de capacité et d'efficacité économique des services de navigation aérienne, et fixant la mise en œuvre effective des FAB au plus tard au 4 décembre 2012. Par ailleurs, les compétences de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) ont été étendues aux domaines de la navigation aérienne et des aéroports consacrant l'agence de Cologne dans son rôle de régulateur européen de l'ensemble du domaine de la sécurité de l'aviation civile.



SESAR, VOLET TECHNOLOGIQUE DU CIEL UNIQUE EUROPÉEN

Le programme européen SESAR est piloté par la SESAR JU, partenariat public privé unique dans le secteur de la recherche et du développement en matière de gestion du trafic aérien. Il est financé essentiellement par la Commission européenne, Eurocontrol et ses membres fondateurs issus des différents secteurs aéronautiques. En 2010, la SESAR JU comptait 16 membres du secteur aéronautique (pour la France : Airbus, la DSNA, Aéroports de Paris et Thales) et 13 partenaires associés parrainés par les membres. SESAR est actuellement dans la phase de développement qui couvre la période 2008-2014 avec près de 300 projets à l'étude. La DSNA, en association avec l'ENAC, l'ONERA, Météo-France et ses partenaires associés, participe à plus d'un quart de l'ensemble de ces projets pour un montant de 68M€. En 2011, un premier ensemble cohérent de concepts opérationnels est testé avec différents exercices sur des plates-formes industrielles, c'est-à-dire dans des conditions les plus proches possibles de la réalité opérationnelle : la DSNA a proposé plusieurs thèmes d'exercice et les moyens de validation associés. Ces exercices portent essentiellement sur la gestion de trajectoires au moyen du nouveau système de traitement de données de vol COFLIGHT, sur les mesures de régulation ATFCM court terme, sur les méthodes de travail et outils du contrôleur (ERATO, IHM prototype de 4-Flight), sur les outils de séquençement (couplage arrivée / départ à Paris-CDG, procédure Point Merge en région parisienne) et les outils d'alertes (filet de sauvegarde, couplage système anti-collision embarqué ACAS / pilote automatique).

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent pour l'avenir



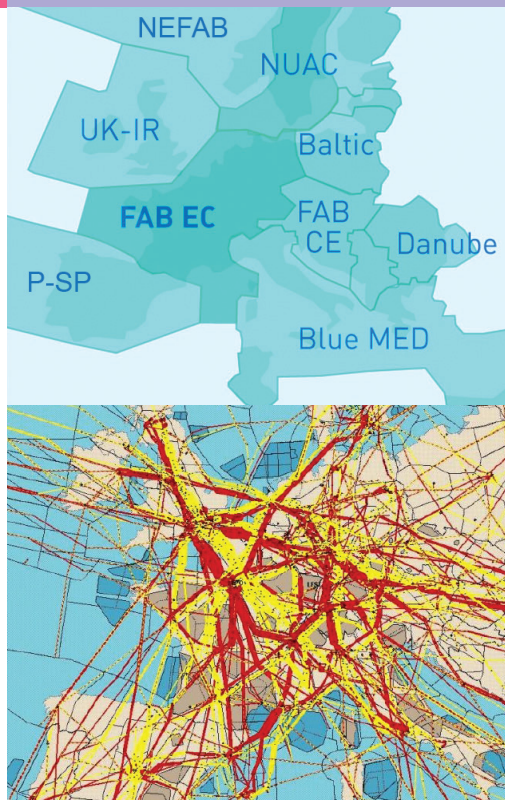
DSNA

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

www.developpement-durable.gouv.fr

LE FAB EUROPE CENTRAL (FABEC)

Le Ciel unique européen sera composé, à terme, de neuf grands blocs d'espaces aériens, du sol à illimité, avec des interfaces coordonnées. La France est engagée dans le FAB Europe Central (FABEC), situé au cœur de l'Europe, avec l'Allemagne, la Suisse, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg. En raison de sa position géographique, le FABEC contrôlera l'un des trafics aériens les plus denses au monde. L'engagement des autorités militaires est bien sûr essentiel à la réalisation du FABEC. Des indicateurs et des objectifs de performance sont fixés pour le FABEC en matière de sécurité, de capacité et de respect de l'environnement pour la période 2012-2014, dans le contexte d'une prévision de croissance du trafic de 3,5% en moyenne par an. Le directeur général de l'Aviation civile, Patrick Gandil, préside le comité des directeurs généraux de l'Aviation civile du FABEC et le comité mixte avec les prestataires de services de navigation aérienne du FABEC.



CHIFFRES-CLÉS

Un espace aérien de 1,7 million de km² (1780 km du Nord au Sud et 1 835 km d'Ouest en Est) :

environ 370 secteurs de contrôle et 400 zones gérées par la Défense.

5,5 millions de vols par an (environ 55% du trafic contrôlé en Europe) :

il est prévu 7 millions de vols en 2016.

14 centres de contrôle en-route et environ 240 aéroports dont 3 aéroports majeurs :

Paris-CDG, Amsterdam et Francfort.

17 700 personnels civils, ainsi que des personnels militaires.

DES PREMIÈRES RÉALISATIONS CONCRÈTES

En 2010, cette coopération au sein du FABEC s'est traduite par diverses actions concrètes pour les services de la navigation aérienne de la DGAC, notamment :

en matière de sécurité

des échanges en matière d'audits, d'études de sécurité, de gestion des événements de sécurité (par exemple, réflexion sur un pilotage commun d'indicateurs de performance)...

en matière d'organisation de l'espace aérien

création de nouvelles routes de nuit en espace aérien supérieur raccourcissant les trajectoires ; réalisation de simulations en temps réel comme celle tenue en avril 2010 à Eurocontrol sur le nouveau réseau de routes dans le Nord-Est de la France : cette simulation "SWAP" a nécessité la participation de contrôleurs français (CRNA Est et CRNA Nord), suisses (skyguide), belges (Belgocontrol), du centre de contrôle en-route de Maasticht (MUAC), ainsi que de contrôleurs aériens militaires. La mise en service de ce nouveau dispositif de routes aériennes est prévue en 2013.

en matière de formation

signature d'un accord de coopération sur la formation initiale des élèves-contrôleurs aériens permettant notamment au centre de contrôle MUAC de solliciter une école du FABEC pour délivrer ce cursus au profit de ses élèves.

SUR LE PLAN JURIDIQUE

Le Traité créant le FABEC a été signé le 2 décembre 2010. Il donne une assise juridique à ce nouvel espace aérien et précise les modalités de gouvernance entre États avec la création d'un conseil des États auquel sera rattaché un comité des prestataires des services de la navigation aérienne. Ce nouveau Traité doit être ratifié avant décembre 2012.

En parallèle, les États et leurs prestataires de services de navigation aérienne doivent s'accorder sur un modèle d'organisation pour le développement stratégique de l'espace aérien, le management de la performance et la maîtrise des fonctions communes à l'échelle du FABEC.