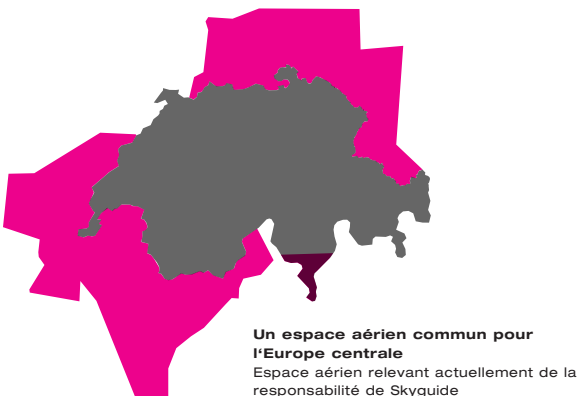


La Suisse dans le ciel de l'Europe centrale

Vers un espace aérien commun avec la France, l'Allemagne et le Benelux



Neufs FAB en Europe

A l'heure actuelle, on recense les projets de FAB suivants:

FAB Europe Central: Belgique, Allemagne, France, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse

Baltic FAB: Pologne, Lituanie

Blue Med: Italie, Grèce, Chypre, Malte (Tunisie et Egypte en tant que partenaires associés, Jordanie et Albanie en tant qu'observateurs)

Danube FAB: Bulgarie, Roumanie

FAB Central Europe: Autriche, Rép. tchèque, Croatie, Hongrie, Slovaquie, Slovénie, Bosnie-Herzégovine

NUAC: Danemark, Suède

NEFAB: Norvège, Finlande, Estonie, Islande, Danemark, Suède

SW Portugal-Spain FAB: Espagne, Portugal

FAB UK Ireland: Grande-Bretagne, Irlande

Le FABEC contrôlera à lui seul près de 55 % du trafic aérien européen. Il s'agit de loin du plus gros projet développé dans le cadre du Ciel unique. De plus, le FABEC se trouve au carrefour des principales routes aériennes du continent.

Pour en savoir plus : www.fab-europe-central.eu

Au fil des décennies, l'Europe s'est muée en une unique entité économique et sociale. Les barrières sont tombées sauf dans le ciel: l'organisation des services de la navigation aérienne, en place depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, répond encore largement à une logique nationale. A titre d'exemple, un vol Amsterdam-Zurich traversera quatre espaces aériens gérés par quatre prestataires de services de navigation aérienne différents et, suivant la route attribuée, sera pris en charge par sept centres de contrôle aérien.

Ce système n'est pas seulement inefficace. Il rallonge également les temps de vol et n'est pas très écologique. Qui plus est, il arrive à saturation: rien qu'aujourd'hui, quelque 10 millions de vols sillonnent chaque année le ciel européen. Or, les experts prédisent que d'ici dix ans le trafic aérien aura augmenté de 50%. Si rien n'est fait pour réorganiser le service de la navigation aérienne et changer son mode de fonctionnement, c'est l'engorgement chronique qui guette, ce qui se traduira par des trajets encore plus longs, des retards plus importants, des coûts supplémentaires et davantage de pollution.

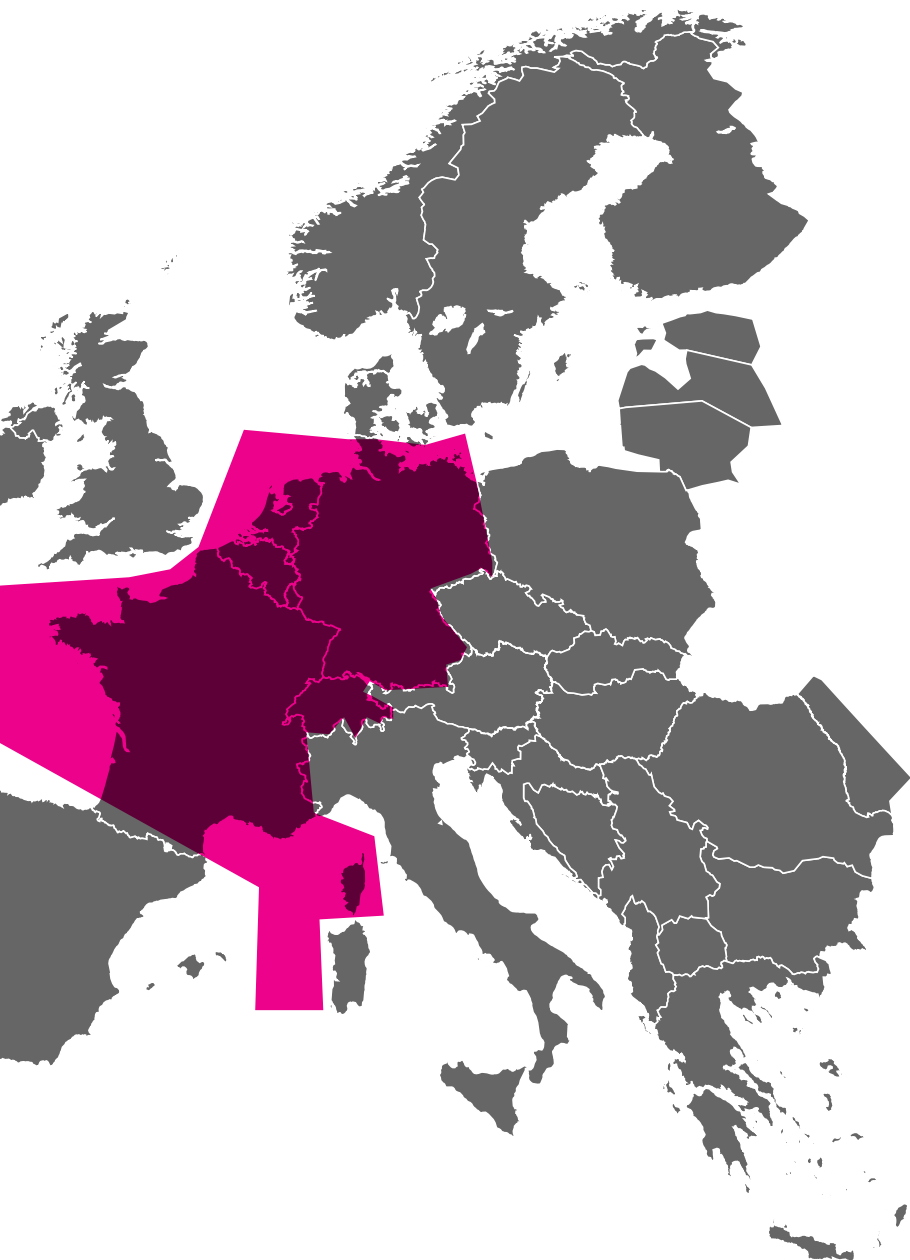
L'Europe a besoin de nouveaux espaces aériens

Pour éviter un tel scénario, l'Union européenne a lancé en 2004 le projet intitulé Ciel unique européen. Le Ciel unique vise à harmoniser le service de la navigation aérienne en unifiant les modèles opérationnels et les systèmes d'exploitation et en réaménageant l'espace aérien. A l'avenir, les services de navigation aérienne seront organisés en fonction des flux de trafic et non plus, comme c'est le cas aujourd'hui, en fonction des frontières nationales. Cette stratégie implique la constitution d'espaces aériens supranationaux, des blocs fonctionnels d'espace aérien (Functional Airspace Blocks, FAB) dans la terminologie du Ciel unique, qui permettront de réduire le nombre de centres de contrôle. Les avions seront moins souvent transférés d'un service de contrôle à un autre, ce qui devrait globalement rendre le trafic plus fluide.

Avec ce projet, l'UE espère optimiser les performances du service de la navigation aérienne. Cela sous-entend de maintenir le niveau de sécurité, de raccourcir les temps de vols par l'utilisation de routes plus directes, de réduire l'empreinte écologique du trafic aérien (nuisances sonores et émission de substances polluantes), de garantir des capacités suffisantes, de contenir les retards et de réduire les coûts des services de navigation aérienne. Idéalement, un avion devrait être suivi par le même service de navigation aérienne d'un bout à l'autre de l'Europe.

FAB Europe Central (FABEC)

Belgique
France
Allemagne
Luxembourg
Pays-Bas
Suisse



Un vol sur deux traverse l'Europe centrale

Plusieurs blocs fonctionnels d'espace aérien sont en projet dans le cadre du Ciel unique (voir encadrés), comme le FAB Europe Central (FABEC) auquel sont associés la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse. La Suisse participe de plein droit depuis 2006 au Ciel unique en vertu de l'accord sur le transport aérien signé avec l'UE.

Ce n'est pas un hasard si les services de la navigation aérienne et les autorités aéronautiques civiles et militaires de ces six pays se sont associés puisque ces derniers forment la région d'Europe où le trafic aérien est le plus dense. Pour une superficie cumulée de 1,7 million de kilomètres carrés, on y a contrôlé, rien qu'en 2006, 5,3 millions de vols, ce qui représente plus de la moitié du trafic européen total. Ces pays hébergent en outre quatre gros «hubs» (Paris, Francfort, Amsterdam et Munich) et deux «hubs» de moyenne importance (Bruxelles et Zurich).

Une étude prometteuse

Les partenaires du FABEC ont mandaté une étude de faisabilité et d'impact. Les travaux ont mobilisé plus de 230 experts des six pays et duré dix-huit mois. Leurs conclusions sont plutôt encourageantes:

- avec le FABEC, le haut niveau actuel de sécurité sera maintenu malgré la croissance du volume de trafic aérien;
- le FABEC dégage suffisamment de capacités dans l'espace aérien de l'Europe centrale (en 2018, les experts estiment que les retards concerneront 1% des vols contre 33% sans FABEC);
- grâce au FABEC, les vols seront plus courts en moyenne de 17,4 km en 2018;
- le FABEC permettrait également de diminuer les émissions de CO₂ de 226 kg par vol, soit 2,4 millions de tonnes par an;
- les experts estiment que le potentiel d'économie du FABEC se situera autour de 7 milliards d'euro (10,5 milliards de francs), cela d'ici 2025;
- l'utilisation plus flexible de l'espace aérien induite par le FABEC est de nature à accroître les options pour l'entraînement des militaires.

L'étude s'est également penchée sur les formes possibles de coopération entre les services de la navigation aérienne liés au FABEC. Il en est ressorti trois modèles:

- coopération: les prestataires de services de navigation aérienne coopèrent sur une base contractuelle sans perdre toutefois leur indépendance. Une commission conjointe serait instituée pour assurer le suivi de la coopération.



- intégration dans une alliance: les prestataires de services de navigation aérienne restent indépendants. Les prestations qui ne sont pas directement liées à la gestion du trafic, comme la formation des contrôleurs aériens, peuvent être externalisées au sein d'organismes conjoints.
- fusion en un seul prestataire de services de navigation aérienne: ce dernier fournirait en principe toutes les prestations.

Nécessité et occasion à saisir pour Skyguide

Aucune décision n'a encore été prise sur la forme de collaboration au sein du FABEC. Les avantages et les inconvénients des différents modèles doivent au préalable être analysés. Aux yeux de la Confédération, il importe que Skyguide soit un acteur des services de navigation aérienne au centre de l'Europe, comme l'a par ailleurs précisé le Conseil fédéral dans son Rapport sur la politique aéronautique 2004. Le gouvernement y plaide en faveur d'une participation de la Suisse au Ciel unique en souhaitant que Skyguide gère également à l'avenir un espace aérien couvrant la Suisse et les espaces aériens attenants. Cette position est motivée par l'expérience accumulée au fil des ans par Skyguide dans la gestion des espaces aériens de France et d'Allemagne voisines. Elle résulte également de la conscience que l'espace aérien suisse est trop exigu pour garantir la viabilité économique à long terme des services suisses de navigation aérienne. Autrement dit, le FABEC représente pour Skyguide à la fois une nécessité et une occasion à saisir.

Premier jalon politique

Vu les résultats positifs de l'étude, les autorités aéronautiques civiles et militaires des six Etats impliqués ont signé en novembre 2008 une déclaration d'intention sur la création du FABEC. Elle est la première expression d'une volonté politique en faveur de la mise en place d'un espace aérien commun au cœur de l'Europe. Parallèlement, les prestataires de services de navigation aérienne des pays impliqués ont signé un accord par lequel ils se proposent d'intensifier progressivement leur collaboration tant sur le plan opérationnel que sur le plan technique.

La mise en œuvre définitive du FABEC exige toutefois un traité entre les six Etats, dont la conclusion devrait avoir lieu en 2010. En Suisse, la conclusion de ce type de traité est de la compétence des Chambres fédérales. Il s'agira à cet égard de régler la question de la responsabilité et de la surveillance en matière de services de navigation aérienne sur les territoires des six Etats contractants. Les autorités devront également fixer des objectifs de performance qui permettront d'évaluer les services de navigation aérienne au sein du FABEC. Ces objectifs porteront sur la capacité de l'ensemble de l'espace aérien en passant par les coûts et le cadre tarifaire des services fournis. Pour autant que les six Etats adoptent le traité, le FABEC devrait prendre son envol en 2013.





«Désengorger» Trasadingen

La mise en place d'une nouvelle structure d'espace aérien et de nouvelles routes sur une région d'une superficie de 1,7 million de kilomètres carrés constitue un projet aussi vaste qu'ambitieux qui ne devrait pas être achevé avant 2018. Afin d'éliminer certains goulets d'étranglement situés à des points névralgiques du ciel, il est toutefois prévu de réaménager dès aujourd'hui l'espace aérien et les flux de trafic. L'étude mentionne à cet égard trois «points noirs», dont l'un se situe à la verticale du radiophare omnidirectionnel de Trasadingen dans le canton de Schaffhouse. Cette région constitue un important carrefour de routes aériennes à la confluence de plusieurs espaces aériens gérés par autant de prestataires de services de navigation aérienne. Le FABEC y simplifiera l'organisation de l'espace aérien et aussi la coopération entre les prestataires de services, augmentera les capacités tout en réduisant la charge de travail des contrôleurs aériens.