



Aiguilleurs du Ciel a interrogé deux hauts responsables d'Air Traffic Alliance, GIE qui pilote le projet SESAR, sur l'évolution du contrôle aérien en Europe dans le cadre des projets SESAR et MOSAIC.

Selon vous, comment peut-on évaluer le programme SESAR après six mois de travaux ?

Christian Dumas : Le programme SESAR avance de façon parfaitement nominale. Le consortium a finalisé le rapport correspondant au premier « Livrable ». Il sera publié à la fin du mois de juillet, comme prévu dans le planning, et a été approuvé par le comité exécutif du consortium. Au cours des quatre derniers mois, le consortium SESAR a analysé les caractéristiques principales de la chaîne de valeur du transport aérien et comment celle-ci est influencée au travers de ses différents acteurs. Je considère que cette première étape, qui constitue les fondations du projet, est un succès.

En effet, les partenaires impliqués dans cette phase, représentant les intérêts des différents acteurs du transport aérien, sont arrivés à un consensus sur une vision partagée de la situation actuelle du transport aérien, ses principaux « points bloquants » ainsi que sur les attentes pour le futur, sans oublier de possibles voies d'amélioration à explorer dans les prochains mois. En d'autres termes, les usagers aériens, civils et militaires, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les aéroports, les contrôleurs et l'industrie disposent maintenant d'une référence commune. Celle-ci leur permettra de définir ensemble les meilleurs moyens pour résoudre les problèmes identifiés, que ce soit du point de vue de la sécurité, de l'efficacité, de l'organisation et des coûts du futur système, face à l'augmentation prévisible du trafic aérien.

Que pensez-vous du niveau d'engagement des prestataires de service de contrôle dans ce programme ?

Christian Dumas : Neuf prestataires de service européens ont activement participé à l'éla-



Jean-François Bou

Président de l'Air Traffic Alliance (GIE créé en 2003 par EADS, Airbus et Thalès) depuis octobre 2005. Il cumule ce mandat avec la responsabilité de directeur du Galileo Program Office, une filiale opérationnelle du groupe Thalès.



Christian Dumas

Vice-président marketing et opérations de l'Air Traffic Alliance depuis 2003. Directeur du projet SESAR.

boration du 1^{er} « Livrable » (D1). Par ailleurs, chacun d'entre eux était responsable de communiquer les principales conclusions du D1 à d'autres prestataires de service couvrant une grande majorité des pays membres de la conférence européenne de l'aviation civile (CEAC).

C'est important car c'est sans doute la première fois que l'ensemble des prestataires de service européens parvient à partager une vision commune de l'existant. Il faut maintenant aller plus loin et développer collectivement une vision claire et crédible de ce qui peut être fait d'ici à 2020 pour répondre aux attentes des différents acteurs. Cela nécessite au préalable que chacun construise une vision individuelle, ce qui est déjà le cas pour certains. Il sera important, au cours des prochains mois, de confronter ces différentes visions pour arriver à un consensus réel sur une solution en 2020 tout autant ambitieuse que réaliste.

Quel est votre sentiment sur le projet européen MOSAIC, présenté par le SNCTA à la réunion ATCEUC* de Belgrade en avril dernier ?

Jean-François Bou : L'une des premières conclusions qui transparait au travers du D1 est la nécessité d'harmoniser l'ATM en Europe. Toute initiative allant dans ce sens mérite d'être considérée, comme c'est le cas pour MOSAIC. En tant que représentant de l'industrie manufacturière, il ne m'appartient pas de juger les différents schémas possibles. Cependant, la présentation de MOSAIC lors du forum de Belgrade a suscité un certain nombre d'interrogations dont je peux vous faire part. Tout d'abord, MOSAIC nous semble une démarche positive car allant dans le sens d'une amélioration de la sécurité et de l'augmentation de la capacité aérienne.

Pour que cette démarche aboutisse rapidement, ne faut-il pas qu'elle soit relayée par les prestataires de service des huit pays concernés ? Mais même au delà, il faut qu'elle s'inscrive dans le cadre de la démarche Ciel unique, en particulier par rapport au concept des blocs d'espace fonctionnels. Il faut également songer à éviter une fragmentation de l'Europe entre prestataires de service privatisés et « espace MOSAIC ». Je crois qu'il faut laisser le temps à cette récente initiative de trouver sa place parmi les voies possibles d'évolution de l'ATM en Europe. ■

*coordination de syndicats européens d'aiguilleurs du ciel

« MOSAIC nous semble une démarche positive car allant dans le sens d'une amélioration de la sécurité et de l'augmentation de la capacité aérienne »