

Après le haut, la CE va nous montrer le bas de SES

SANS ATTENDRE LES RESULTATS DES PREMIERS TEXTES DU CIEL UNIQUE EUROPEEN (SES), LA COMMISSION EUROPEENNE (CE) SE LANCE DANS UNE ETUDE POUR ETENDRE LE CONCEPT SES A L'ESPACE AERIEEN INFERIEUR (<FL 285). LA CE GLOBALISE POUR TOUT L'ESPACE LE PROCESSUS D'HARMONISATION DE LA PRESTATION DE SERVICE NAVIGATION AERIENNE.

Le Directoire Général de l'énergie et du transport a mandaté un consultant afin d'évaluer les meilleures voies pour appliquer le concept ciel unique à l'espace aérien inférieur. A ce titre, un questionnaire a été élaboré et distribué aux intervenants européens afin de recueillir leur avis. La CE est bien dans une démarche de production et d'application de réglementations.

Un contexte global

Il est en effet évident que l'étendue de l'Union Européenne impose une structure de transport rapide, sûr, efficace et de masse. Le transport aérien est alors incontournable car le plus adapté.

Après s'être attaquée à un espace commun et harmonisé pour la région supérieure d'information de vol afin d'y améliorer la fluidité et d'y baisser le coût du service, la CE prend le même chemin pour l'espace aérien inférieur. Hormis la fluidité et le coût, c'est l'accession aux régions et leur désenclavement qu'elle a jusque-là cherchés pour y apporter un dynamisme économique. La CE a d'abord réglementé, l'an dernier, les aides aux aéroports et aux compagnies aériennes. Puis elle a lancé une étude cette année sur les différents modèles de gestion aéroportuaire européens afin d'élire

celui qui servira de référence pour une harmonisation européenne par voie réglementaire. Aujourd'hui, elle se penche sur la fourniture des services de la navigation aérienne qui permettent de desservir les aéroports.

Il faut faire quelque chose

OU SES NE S'ARRETERA PAS LA !

Le message qui transparait clairement à travers ce questionnaire de la CE est : puisque les textes créant un espace supérieur efficace sont adoptés et en cours de mise en œuvre, il serait dommage que ce beau projet soit rendu vain par un espace aérien inférieur mal organisé. Il faut donc poursuivre la définition d'un ciel unique européen à la totalité de l'espace. Et cette fois encore le mot sécurité n'apparaît qu'à peu d'endroits en comparaison du mot économie (de coûts). L'achèvement de la construction du SES verra probablement les vieux démons libéraux ressortir à notre détriment.

Le SNCTA ne s'était pas leurré en lançant l'étude d'un concept d'organisation des services en espace aérien inférieur lors de son congrès exceptionnel de fin 2005 dédié à l'Europe.

L'INFO DU BN

Extrait d'échanges du conseil provisoire d'Eurocontrol du 12 juillet 2006

Une centaine de personnes étaient présentes et parmi celles-ci, les directeurs généraux des prestataires européens. Ils se sont rapidement accordés pour avouer que la concurrence tuerait la coopération entre les prestataires alors qu'elle est indispensable dans la défragmentation de l'espace aérien supérieur. Cependant le même constat de cette nécessité n'a pas été fait pour l'espace aérien inférieur qui est par nature géographiquement morcelé et surtout coûteux.

Les prestataires semblent tous accrochés à une paix dans l'UIR, en fait, ils veulent absolument garder leurs espaces « en or » mais ne sont pas fermés à concéder un abandon de la prestation des services NA à la concurrence en espace inférieur économiquement non performante.

Une évolution dans la définition du FAB

OU LA CE A FAIT UNE FAUTE DE CALCUL !

Une défragmentation horizontale pour une fragmentation verticale est une des conséquences des premiers textes ciel unique et la CE tente de corriger le tir. La limite verticale du concept de FAB (bloc fonctionnel d'espace) est actuellement le FL285. Cette limite restreint la possibilité de faire des volumes de FAB opérationnel collant aux flux de trafic. A cela s'ajoute le financement des services en espace aérien (EA) inférieur qui serait en péril avec cette première définition. Le FAB empêche par définition toute péréquation avec un autre volume de redevances. Le FAB en tant que volume de redevances particulier ne donne droit qu'au recouvrement des coûts des services qu'y sont rendus.

Ne définir des FAB que sur une partie de l'espace entraîne une coupure de ceux-ci avec le reste de l'espace, ce qui sera un frein à l'harmonisation et donc représentera des coûts inutiles. Pour rappel, la démarche « bottom-up » sur la définition du concept FAB a pour échéance 2009. Il n'est donc pas étonnant de voir des propositions d'évolution de la CE sur ce concept.

Le SNCTA ne s'y est pas trompé, dès son dernier congrès en 2005, il s'est prononcé solidairement pour un FAB du sol à illimité.

Ce qu'envisage la CE

Les voies ouvertes par la CE dans l'application des textes SES en EA inférieur sont les suivantes :

- Les règlements SES ne sont pas applicables en dessous du FL285 : statu quo.
- Etendre la mise en place d'une région unique d'information de vol européenne (EUIR) à l'espace aérien inférieur.

- Etendre la mise en place de FAB à l'espace aérien inférieur.
- Etendre le concept d'harmonisation pour l'élaboration des routes et des secteurs à l'espace aérien inférieur.
- Etendre le développement d'une publication d'information aéronautique unique à l'espace aérien inférieur.
- Etendre l'ensemble des concepts ciel unique décrits ci-dessus à l'espace aérien inférieur.

Et nous ?

Le statu quo pour l'espace aérien inférieur avec la poursuite de la mise en œuvre des textes pour l'EA supérieur est un non sens opérationnel et économique. Pour une survie, essentiellement soumise aux contraintes économiques imposées par notre société, d'une prestation efficace et publique, le concept de FAB, au minimum, devra être étendu à l'EA inférieur. Celui-ci doit être intégré dans un bloc commun avec l'UIR pour assurer ainsi un continuum opérationnel et permettre une péréquation financière.

Cependant le contour de cette extension du concept ciel unique n'est pas encore écrit. Beaucoup de prestataires européens n'excluent pas de se débarrasser de la fourniture de services sur certaines portions de l'EA inférieur (aéroports de moyenne importance). Ce scénario façon « NATS » n'est donc pas à exclure (cf. encadré).

Nous devons aussi nous placer dans une évolution durable qui devra nous permettre de conserver l'ensemble du savoir faire de notre corps et de notre prestataire pour ne pas qu'il soit redistribué par morceau à d'autres (comme beaucoup de missions de sécurité sur les aéroports). Le risque est de voir disparaître à moyen terme la place prépondérante que nous avons dans l'activité aéronautique et de finir par n'avoir qu'un rôle passif dans l'évolution de notre métier.



C'est devant toutes ces interrogations de la CE que le forum approche organisé par la commission professionnelle du SNCTA prend toute son importance. Le modèle qui ressortira de l'étude menée par la CE sera appliqué à tout l'espace aérien inférieur. Ne perdons pas de temps, écrivons-le pour garantir la pérennité de nos valeurs de sécurité et de service public ! La copie doit être rendue et validée pour 2009.

**Le prochain forum approche aura lieu le
27 septembre 2006.**

Besoin d'information sur le forum approche, visitez le site www.sncta.fr
ou par mail compro@sncta.fr.

Le questionnaire de la CE est disponible sur le site rubrique

