



Ciel unique européen
FAB Europe Central
Redéfinir le contrôle du trafic aérien
au cœur de l'Europe



FAB Europe Central : feu vert à l'étude de faisabilité

Six États – l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse – se sont associés pour réaliser une étude de faisabilité détaillée portant sur la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel (FAB) au cœur de l'Europe : le FAB Europe Central. Cette initiative concrète s'inscrit dans la réalisation du Ciel unique européen (SES) de la Commission européenne (CE). Il s'agit d'un projet conjoint des autorités civiles et militaires de l'aviation et de sept prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) :

- Belgocontrol, Belgique ;
- Direction des Services de la Navigation aérienne (DSNA), France ;
- Deutsche Flugsicherung (DFS), Allemagne ;
- Centre de contrôle de l'espace aérien supérieur de Maastricht (MUAC), Eurocontrol/Maastricht ;
- Administration de l'Aéroport de Luxembourg (LAA), Luxembourg ;
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Pays-Bas ;
- skyguide, Suisse.

Optimiser la gestion du trafic aérien

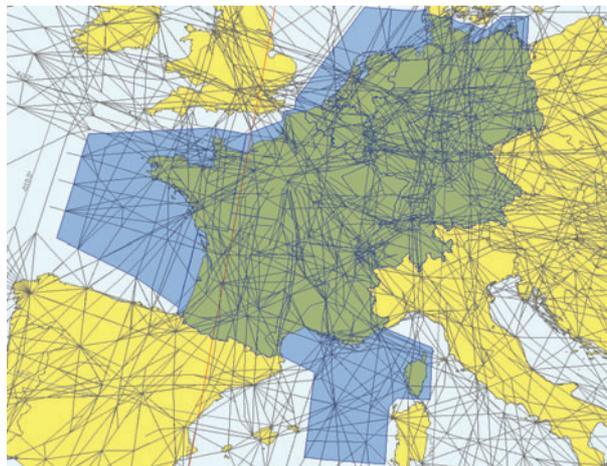
Pour répondre aux besoins et aux défis futurs d'une industrie du transport aérien en pleine croissance, la Commission européenne a lancé l'initiative Ciel unique européen. L'objectif est de réorganiser la gestion du trafic aérien (ATM) en Europe sous la forme d'un réseau flexible, harmonisé et homogène, indépendant des frontières nationales et constitué de blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB). Le SES a pour mission d'optimiser l'utilisation et la capacité de l'espace aérien, de manière à réduire au minimum les restrictions liées au contrôle aérien et à maximiser le débit vers les aéroports.

En outre, le SES remédiera à une large palette d'insuffisances dans le domaine ATM. Si certaines d'entre elles peuvent être résolues par des améliorations progressives des opérations actuelles, d'autres en revanche nécessiteront des changements plus fondamentaux, voire structurels. L'objectif ultime est de répondre aux attentes du secteur ATM au-delà de l'horizon 2020.

Le FAB Europe Central : pierre angulaire du SES

Les blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB) constituent un élément clé de la réalisation du Ciel unique européen. La vision de la Commission européenne est aujourd'hui coulée dans la législation communautaire et plus précisément dans le Règlement CE n° 551/2004, aussi appelé Règlement sur l'espace aérien. Celui-ci fixe les conditions régissant l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien dans le cadre du SES. Les États liés par ce règlement, à savoir les États membres de l'UE ainsi que la Suisse et la Norvège, sont tenus de créer des blocs d'espace aérien fonctionnels au-dessus du FL 285 (28.500 pieds) d'ici à 2009. Dans la pratique, la réflexion sur les FAB s'inscrit au-delà de la législation puisque la plupart des États envisagent à présent d'étendre ces FAB à l'espace aérien inférieur. La Commission européenne suit l'avancement des réformes liées au Ciel unique et en rendra compte officiellement.

Le FAB Europe Central peut se prévaloir du soutien de sept ANSP de six pays qui se sont engagés à accroître les performances de l'ATM (en termes de sécurité, de capacité et d'efficacité économique) et à répondre aux défis d'une industrie en pleine croissance, également préoccupée par des questions d'environnement et de développement durable.



Un FAB « Europe Central » pour un contrôle hautement performant du trafic aérien au cœur de l'Europe.

Sept ANSP de six États avec une vision FAB

La zone centrale de l'Europe est l'une des plus denses au monde en termes de trafic. Le FAB Europe Central, qui couvre l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse (soit une superficie de 1.713.442 km² *), se caractérise par des routes aériennes civiles et militaires étroitement imbriquées.

La zone regroupe également la plupart des aéroports européens les plus fréquentés, et les aérodromes civils et militaires y sont implantés à faible distance les uns des autres. Il en résulte un trafic en route et en zone terminale extrêmement dense et contraint d'évoluer entre des zones d'entraînement militaires. Les sept ANSP des six États partagent une vision commune :

Mettre en place, grâce au développement conjoint d'un bloc fonctionnel englobant l'espace aérien complexe de ces six États, des solutions communes axées sur les performances et indépendantes des frontières nationales.

La règle d'or est que la mise en place d'un FAB doit reposer sur une collaboration intensive et étroite entre les différents ANSP concernés et sur une coopération civile-militaire renforcée; un FAB doit être développé et géré conjointement. L'interface entre le FAB et les États adjacents est également à prendre en compte dans l'intérêt de l'ensemble du réseau ATM européen.

Les avantages

Le FAB Europe Central devrait constituer l'une des pierres angulaires du Ciel unique européen, et bien que ses avantages doivent être validés par l'étude de faisabilité, tout laisse présager que son incidence sera significative et qu'il permettra :

- l'absorption intégrale de la croissance escomptée du trafic ;
- l'utilisation optimale de l'espace aérien suivant les flux de trafic ;
- l'exploitation optimale des ressources humaines et techniques ;
- une parfaite compatibilité entre les espaces aériens inférieur et supérieur ;
- un niveau de service économiquement performant ;
- une coopération civile-militaire renforcée.

* Source : Données statistiques des prestataires de services de navigation aérienne, «ATM Cost- Effectiveness (ACE) 2004 Benchmarking Report»

Première étape : étude de faisabilité

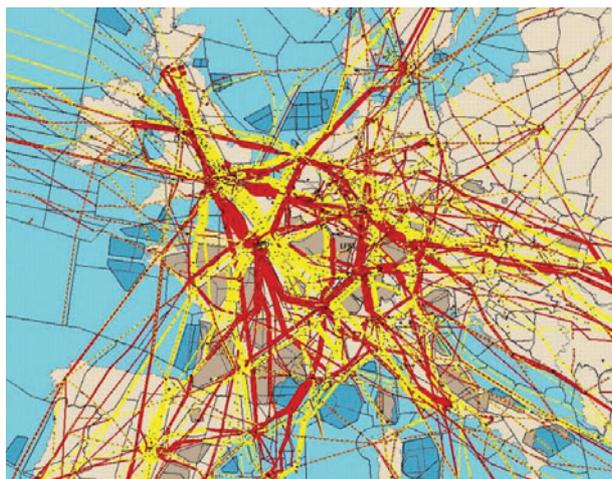
Lancée en 2006, l'étude de faisabilité détaillée sera la base sur laquelle les six États s'appuieront pour décider ou non de créer le FAB Europe Central. L'étude proposera un plan de mise en œuvre fondé sur une approche graduelle de réalisation du FAB. Il contiendra également des recommandations quant aux dispositions réglementaires qui devront figurer dans un accord FAB à ratifier par les six parlements.

L'étude de faisabilité ne constitue que la première étape. En fonction de ses conclusions, les six États et les sept ANSP s'engageront sur un plan-cadre FAB et une phase de mise en œuvre du FAB.

Les critères pour une décision positive

Les principaux critères de décision en faveur de la création du FAB Europe Central seront les suivants :

- sécurité, efficacité et capacité accrues ;
- feuille de route institutionnelle réaliste ;
- respect des décisions des États ;
- respect des règlements de la CE ;
- plan de mise en œuvre socialement acceptable ;
- incidence environnementale ;
- plan-cadre FAB graduel acceptable pour les voisins.



La zone centrale de l'Europe - l'une des plus denses au monde en termes de trafic.

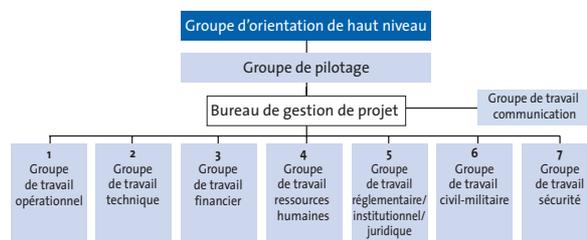
Gestion des risques

Le FAB Europe Central est un projet vaste et complexe qui comporte des risques ; il associe plusieurs États, des cultures variées, de nombreux systèmes techniques et opérationnels ainsi que des mentalités politiques différentes. Il impose aux partenaires d'œuvrer dans le respect des principes de transparence, de coopération et de compréhension commune. Les risques inhérents au FAB Europe Central sont suivis et évalués, notamment en regard des impératifs suivants :

- mettre en place une interface homogène avec le reste du réseau européen ;
- parvenir à un accord sur une solution acceptable pour les usagers civils et militaires de l'espace aérien ;
- surmonter les barrières institutionnelles ;
- maîtriser les incidences sociales ;
- réaliser une analyse coûts-avantages solidement étayée ;
- parvenir à un accord sur le régime de tarification ;
- parvenir à un accord sur un cadre réglementaire commun.

Un projet multiculturel

Les Directions générales de l'aviation civile (DGAC), les autorités militaires et les CEO des ANSP sont représentés au sein d'un Groupe d'orientation de haut niveau, tandis que des représentants des Autorités de l'aviation civile ainsi que des ANSP civils et militaires supervisent le projet au niveau d'un Groupe de pilotage. Le projet en tant que tel est géré par un Bureau de gestion de projet, composé d'un consultant agissant en qualité de gestionnaire de projet et des présidents des différents groupes de travail.



L'organisation du FAB Europe Central

L'ambition opérationnelle : convertir l'espace aérien de six États en un continuum

Le FAB Europe Central est guidé par une ambition conjointe des six États associés au projet. Fondamentalement, l'espace aérien formera un continuum dans les plans horizontal et vertical. Résolument axé sur la performance, le FAB sera ciblé sur les besoins des usagers de l'espace aérien et présentera une interface homogène avec le reste du réseau ATM européen, réalisant en cela la vision du Ciel unique européen. La sécurité, l'efficacité économique et le développement durable sont les moteurs du processus.

Une coopération solide entre civils et militaires est essentielle pour la réussite du FAB Europe Central. Afin d'étendre l'application de l'actuel concept d'utilisation flexible de l'espace aérien au FAB, les partenaires de l'étude s'attacheront à définir un mode d'organisation unique et harmonisé de l'espace aérien, régi par un seul ensemble de règles civiles et militaires de navigation aérienne.

Cette démarche pourrait inclure, le cas échéant, la refonte de l'espace aérien civil et militaire indépendamment des frontières nationales.

Un concept homogène

Les usagers de l'espace aérien escomptent un service à la fois sûr, rapide et efficace au plan économique. Pour atteindre un tel résultat, les sept ANSP devront unifier leurs performances opérationnelles et adopter des procédures ATM permettant d'exploiter au maximum l'espace aérien au bénéfice des usagers civils et militaires. Un concept opérationnel ATM axé sur les performances est envisagé pour :

- étayer le cadre DMEAN (gestion dynamique du réseau aérien européen) d'Eurocontrol ;
- répondre aux besoins spécifiques de la zone centrale en Europe à l'horizon 2020 sous l'égide du Programme de recherche ATM dans le cadre du Ciel unique européen (SESAR) ;
- mettre en commun l'expertise des sept ANSP dans le domaine de la sécurité dans l'optique de relever encore les niveaux élevés déjà atteints ;
- ménager une interface adéquate avec les pays voisins et les autres FAB ;
- permettre la mise en œuvre progressive de fonctions communes, de systèmes techniques interopérables et de services harmonisés au travers d'une feuille de route technique cohérente.

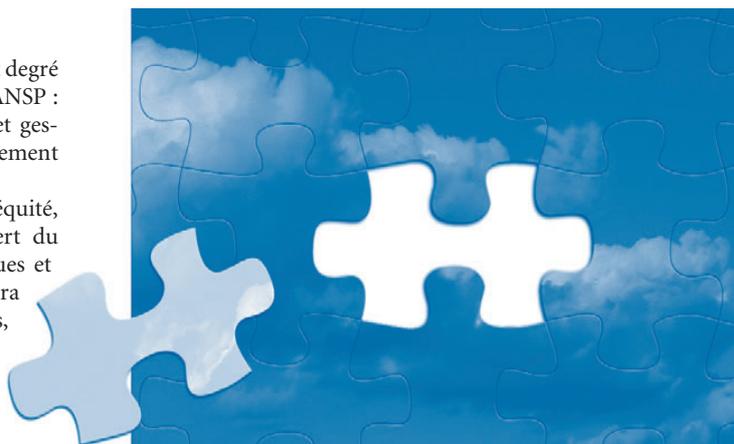
L'ambition coopérative

La réalisation du FAB Europe Central exigera un très haut degré de coopération au niveau de l'ensemble des activités des ANSP : opérations, systèmes et services techniques, formation et gestion des ressources humaines, management et développement de nouvelles activités.

Cette coopération reposera sur les principes d'égalité, d'équité, de partage des ressources, de transparence, de transfert du savoir-faire, de mise en commun des meilleures pratiques et de regroupement des connaissances spécialisées. Elle sera étayée par un cadre commun de gestion des performances, résolument ciblé sur les attentes des usagers. Les modifications à apporter aux procédures, systèmes et services de navigation seront débattues longtemps à l'avance par le biais d'un mécanisme conjoint de consultation des usagers.

Un dialogue social proactif sera instauré conformément aux conclusions de la Conférence de Palerme 2004 qui ont été adoptées au niveau européen.

L'étude de faisabilité doit également déterminer comment ou par quels moyens la coopération devra se faire au sein du FAB



Europe Central. Des démarches bilatérales ou multilatérales entre certains partenaires sont envisageables à condition qu'elles s'inscrivent dans le droit fil des développements prévus pour le FAB.

Impression

La présente brochure intitulée « FAB Europe Central – Redéfinir le contrôle du trafic aérien au cœur de l'Europe » est une production conjointe Belgocontrol, DSN, DFS, LAA, LVNL, MUAC et skyguide. Édition 03.2007
Publiée en anglais, allemand, français et néerlandais, elle peut être obtenue à l'adresse suivante : FAB.Europe.Central@belgocontrol.be.

Information

Groupe de pilotage FAB Europe Central
Bernard Martens, Président, +32 2 206 2002
bernard_martens@belgocontrol.be

Belgocontrol, Belgique
Guy Viselé, Nadine Meesen, +32 2 206 20 07 / 20 23
press@belgocontrol.be
www.belgocontrol.be

DSNA, France
Thierry Liabastres, Jean-Marie Piduch, +33 15809 4901
thierry.liabastres@aviation-civile.gouv.fr
www.aviation-civile.gouv.fr

DFS, Allemagne
Roland Beran, Anja Tomic, +49 6103 707 4110
info@dfs.de
www.dfs.de

Contact

Bureau de gestion de projet FAB Europe Central
c/o Belgocontrol
Tervuursesteenweg 303
B-1820 Steenokkerzeel
Belgique
FAB.Europe.Central@belgocontrol.be

LAA, Luxembourg
Gilbert Meyer, +352 4798 2001
gilbert.meyer@airport.etat.lu
www.aeroport.public.lu

LVNL, Pays-Bas
Katinka Horvath, Marjolein Wenting, +31 20 406 2175
communications@lvnl.nl
www.lvnl.nl

MUAC, Eurocontrol/Centre de contrôle de Maastricht
Fred Könnemann, Mireille Roman, +31 43 366 1247/1352
masuac.info@eurocontrol.int
www.eurocontrol.int/muac

skyguide, Suisse
Rosemarie Rotzetter, Patrick Herr, +41 22 417 40 08
presse@skyguide.ch
www.skyguide.ch