

Transport aérien: entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic SESAR

2005/0235(CNS) - 15/03/2007 - Document de suivi

Lors de sa session du 9 juin 2006, le Conseil a adopté des conclusions, rappelant l'importance du projet SESAR pour l'Europe, et demandant à la Commission de débiter les mesures préparatoires à la mise en œuvre de l'entreprise commune SESAR. Il a par ailleurs demandé à la Commission de faire un état des lieux sur le projet. En réponse à cette invitation, la présente Communication a pour objet de faire rapport au Conseil et au Parlement européen sur l'état d'avancement du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR), et notamment sur la participation du secteur industriel à la phase de développement du projet.

1)Avancement des travaux de la phase de définition de SESAR : la phase de définition (2004-2008) est placée sous la responsabilité d'Eurocontrol, l'organisation européenne de sécurité de la navigation aérienne, et est cofinancée par la Communauté européenne (30 Mios EUR sous financement Réseaux Transeuropéens-Transports). Après une procédure d'appel d'offres, Eurocontrol a signé en novembre 2005 un contrat pour la réalisation des travaux de la phase de définition avec un consortium de 30 sociétés, représentatives de l'ensemble de la communauté aéronautique européenne.

Le consortium organise à chaque étape du projet un séminaire de présentation à l'ensemble de la communauté aéronautique de ses travaux. Les 3 séminaires qui ont eu lieu jusqu'à présent ont attiré une participation à chaque fois plus importante, notamment de sociétés et d'organisations en dehors de l'UE qui sont ainsi régulièrement consultées et peuvent soumettre leurs contributions aux travaux de SESAR. Après plus d'un an d'existence, et suivant une phase de montée en charge (plus de 600 personnes travaillent au sein de la phase de définition), tous les rapports ont été livrés en conformité avec les plannings initiaux.

Le rapport d'étape publié le 31 juillet 2006 sur l'état des lieux du contexte à la fois sociétal, économique et opérationnel de l'aviation en Europe aujourd'hui conclut qu'une approche basée sur l'élimination de la fragmentation en Europe, et sur le respect d'objectifs de performance, offrant généralement une plus grande flexibilité à tous les acteurs économiques du transport aérien, est indispensable. Un autre rapport publié le 22 décembre 2006 montre que l'industrie s'approprie en particulier des objectifs ambitieux pour la conception des nouveaux systèmes : triplement de la capacité, réduction de moitié du coût unitaire, multiplication de la sécurité par un facteur 10.

2)Éléments du concept opérationnel de SESAR : la vision que propose la phase de définition est à la fois révolutionnaire et pragmatique. SESAR propose d'articuler le concept opérationnel autour des éléments suivants : i) des opérations basées sur une meilleure prévision (procédures collaboratives de prise de décision; meilleure connaissance des informations météorologiques ; fusion des différentes représentations de la « trajectoire » en une seule, celle établie par les calculateurs de bord des avions ; suivi précis de la « trajectoire » prévue, notamment grâce à GALILEO) ; ii) la mise en place d'un réseau de télécommunications performant de liaisons de données entre le sol et le bord permettant à l'ensemble des acteurs en présence d'accéder, de manière efficace et simultanée, à l'information sur le statut des vols; iii) des moyens adaptés pour utiliser au mieux les aéroports (approches permettant de réduire les émissions sonores et gazeuses lors de la phase d'atterrissage ; meilleures prévisions et détections des phénomènes de turbulence de sillage ; systèmes modernes de planification des mouvements aéroportuaires; nouvelles technologies de capteurs permettant de recréer des conditions de visibilité

nominales, afin d'opérer de nuit et par mauvais temps) ; iv) une automatisation accrue des outils de contrôle de trafic aérien qui assiste les opérateurs (outils de planification et de support de négociation sur les trajectoires, outils d'allocation et de modification des trajectoires ; outils automatisés de gestion des mouvements au sol et de gestion des décollages et atterrissages ; outils de visualisation du trafic environnant dans le cockpit ; outils de suivi de conformité des trajectoires).

3) Activités préparatoires à la mise en œuvre de l'entreprise Commune SESAR : la Commission a initié des contacts avec un certain nombre de membres potentiels et a entamé des discussions préliminaires avec Eurocontrol. La participation financière estimée de la Communauté européenne à l'entreprise commune SESAR est de 700 Mios EUR. Cette contribution proviendra des budgets du Programme cadre de recherche et développement (PCRD) et du Programme des réseaux transeuropéens-transport (RTE-T) sous forme de subventions selon les règles spécifiques de chaque instrument. La Commission a reçu 12 manifestations d'intérêt d'acteurs industriels à devenir membres de l'entreprise commune SESAR. Le cumul des investissements dans SESAR envisagés par le secteur industriel porte sur un montant total préliminaire de 900 à 1.300 Mios EUR, correspondant largement à la participation escomptée.

Dans les manifestations d'intérêt reçues par la Commission, un certain nombre de postulants à la participation à l'entreprise commune expriment clairement leur volonté d'aligner leurs programmes de recherche sur SESAR. Il en est de même d'Eurocontrol, qui s'engage à ne pas dupliquer les efforts de recherche et développement en Europe en effectuant une partie importante de ses travaux dans le cadre du projet SESAR. Grâce à SESAR, le processus de rationalisation de la recherche dans le domaine du contrôle du trafic aérien a ainsi débuté.

La Commission conclut donc que le projet SESAR, composante technologique du Ciel Unique Européen et instrument indispensable au développement d'un trafic aérien sûr et soutenable, suscite un enthousiasme et un engagement forts au sein de la communauté aéronautique européenne. La phase de définition remplit les objectifs qui lui ont été assignés et donne des résultats prometteurs, que l'industrie au sens large s'approprie. Le secteur industriel a clairement indiqué sa volonté à contribuer au projet, et à aligner ses propres activités sur le projet européen SESAR. C'est d'ores et déjà un pas significatif dans la direction de la modernisation coordonnée du contrôle du trafic aérien en Europe.