

Pour renforcer la sécurité aérienne, les Etats veulent un système de navigation unique

AÉRIEN

L'Oaci, organisation onusienne, réunit 191 Etats cette semaine à Montréal.

Il s'agit d'harmoniser les systèmes de contrôle.

Bruno Trévidic
btrevidic@lesechos.fr
— A Montréal

Depuis lundi, tous les acteurs du transport aérien ont un œil tourné vers Montréal. Quelque 1.200 représentants des 191 Etats membres de l'Oaci y sont en effet réunis jusqu'au 30 novembre, au siège de l'institution onusienne, pour tenter de se mettre d'accord sur le futur cadre technique et réglementaire du transport aérien. Une conférence comme l'Oaci n'en organise que tous les dix ans et dont le résultat sera déterminant pour l'avenir du secteur.

De l'issue de ses onze jours de débats dépend la réalisation d'un système de gestion du trafic aérien modernisé et intégré, sans lequel la croissance du trafic mondial – qui a doublé de taille tous les quinze ans depuis 1977 – risque de se traduire par une augmentation constante des retards et des accidents. « C'est la viabilité même du système de navigation aérienne qui est en jeu », assure le président de l'Oaci, Roberto Kobeh Gonzalez.

Selon l'Oaci, les infrastructures actuelles sont déjà à saturation dans plusieurs régions, dont l'Europe du Nord. Et comme le souligne Raymond Benjamin, son



Quelque 1.200 représentants des 191 Etats membres de l'Oaci sont réunis, au siège de l'institution onusienne, pour tenter de se mettre d'accord sur le futur cadre technique et réglementaire du transport aérien. Laurent GRANDGUILLOT/REA

secrétaire général, « nous ne pouvons pas simplement doubler la taille des aéroports et des avions ».

Afin d'absorber la croissance, il faut donc rendre le système de gestion du trafic plus performant. Ce que l'Union européenne, les Etats-Unis et le Japon se sont déjà engagés à faire. En Europe, le projet Sesar vise à mettre en place entre 2015 et 2025 un nouveau système unique fondé sur les satellites, qui remplacera les 27 systèmes nationaux actuels, encore largement à l'ère de

la radio. Objectif : augmenter le niveau de sécurité d'un facteur 10 et réduire de 10 % les émissions de CO₂ grâce à des trajectoires d'avion optimisées. Son coût global est estimé à 30 milliards d'euros, à partager entre les Etats européens et les compagnies aériennes.

Cependant, ces initiatives régionales ne suffiront pas. « Il faut une approche mondiale, afin d'assurer l'interopérabilité des systèmes », explique Michel Wachenheim, représentant de la France à l'Oaci.

Un plan de marche en quatre phases (ou « blocks » dans le jargon de l'Oaci), s'étalant de 2013 à 2028, existe déjà, sur lequel vont devoir se prononcer les 1.200 délégués article après article. Mais certains éléments cruciaux de ce plan de marche restent encore à valider, tel le Swim, sorte d'Intranet aérien qui permettra aux systèmes de contrôle de communiquer entre eux et avec les avions.

Derrière ces choix se cachent d'importants enjeux industriels.

L'investissement total pourrait atteindre 120 milliards de dollars. Si l'Europe et les Etats-Unis s'accordent sur la nécessité de standards techniques communs, chacun s'efforce donc de pousser les solutions techniques de ses industriels. « Depuis deux ans que nous en discutons, nous sommes tombés d'accord sur 90 % des points, mais il reste des points importants à régler », reconnaît un expert français.

Selon les estimations des avionneurs, la facture des équipements

pour les compagnies pourrait atteindre entre 12 et 20 milliards de dollars. « Pour les utilisateurs, il est important de savoir qui paiera quoi et quel sera le retour sur investissement », insiste Günther Matschnigg, le représentant de l'Iata à la conférence. Une question aujourd'hui encore sans réponse. ■



À NOTER

Le document final de la conférence devra ensuite être approuvé par le conseil des 36 Etats membres en mai 2013, puis par l'assemblée générale de l'organisation, fin septembre.



Plus d'infos sur
lesechos.fr/service