

Genève et Zurich, 17 novembre 2009

Communiqué aux médias

skyguide: Une entreprise de déménagement ou un contrôle du trafic aérien efficace?

L'entreprise de navigation aérienne skyguide a tout récemment achevé un long et très coûteux projet en déménageant son centre de contrôle de l'aéroport de Zurich vers un bâtiment nouvellement construit à Wangen-Dübendorf. Présentement, l'entreprise étudie de nouveau la création d'un nouveau site. Cette étude, qui envisage, en coopération avec les services de la navigation aérienne de l'Allemagne et de la France, la construction d'un nouveau centre de contrôle multinational, est, selon l'avis des associations suisses des contrôleurs aériens impliqués, le mauvais choix afin d'obtenir des services de la navigation aérienne plus efficaces, plus sûrs et d'offrir un service amélioré à nos clients. Une amélioration technique et opérationnelle des systèmes actuels de contrôle de la navigation aérienne devrait tout d'abord être effectuée.

Ce n'est pas la première fois que skyguide se pose la question de savoir quel site sera le plus favorable pour l'entreprise. Dans les années 90, un centre de contrôle commun avec les services de la navigation aérienne française a été envisagé à Genève; suivi, il y a y a trois ans, par la tentative de contrôler l'ensemble de l'espace aérien supérieur de la Suisse depuis Genève. Les deux projets millionnaires furent des échecs. Déjà, à cette époque, les associations des contrôleurs du trafic aérien ont communiqué l'opinion que les améliorations envisagées pouvaient se réaliser bien plus facilement, et avec une plus grande efficacité en harmonisant techniquement les centres de contrôle européens existants en les rendant complètement compatibles.

Les services de la navigation aérienne communs, uniquement une question de la localité?

Le programme Single European Sky (SES) est un projet d'intégration qui prévoit une harmonisation technique, opérationnelle et institutionnelle des structures de la navigation aérienne en Europe. On s'attend à une gestion plus efficace, réduisant les retards pour le trafic aérien européen. Rien à redire sur ce projet. Néanmoins la question se pose de savoir comment la rationalisation des centres de contrôle y joue un rôle. Lorsqu'en 1999, la Suisse entame l'intégration de la navigation aérienne civile et militaire, le centre commun à Wangen-Dübendorf devait permettre une gestion intégrale des espaces aériens. Les améliorations de ce projet millionnaire n'étaient que minimales pour la gestion du trafic au quotidien. Malgré cette réunification sous un même toit, le côté militaire travaille en grande partie de façon autonome, comme avant l'intégration, en appliquant ses propres procédures dans des espaces aériens séparés, et en utilisant ses propres systèmes de la navigation aérienne bien distincts. Cet exemple démontre qu'il n'est pas forcément déterminant de disposer d'un site commun pour garantir une gestion du contrôle du trafic aérien efficace.

Plus d'harmonisation et de développement au lieu des châteaux de cartes

Dans le monde virtuel d'aujourd'hui, le lieu où se situent géographiquement les contrôleurs du trafic aérien lorsqu'ils sont devant leurs écrans radar, n'a que peu d'importance. Avec des systèmes et des procédures parfaitement compatibles, l'espace pourrait être surveillé depuis plusieurs sites faisant partie d'un "centre de contrôle virtuel". A l'opposé, la construction d'un nouveau centre de contrôle du trafic aérien génère des coûts élevés et monopolise énormément de ressources. Ces changements de site sont toujours liés à des risques politiques et techniques, et, ne sont pas acceptables au niveau social. Ils signifient toujours une migration forcée de milliers d'employés. Pour cette raison, il est difficilement compréhensible pour les associations des contrôleurs du trafic aérien, qu'on mette toute la priorité sur une fusion des centres. Une fusion des centres de contrôle du trafic aérien devrait, si vraiment nécessaire, être envisagée dans une étape ultérieure. Logiquement, l'annonce d'une évaluation d'un nouveau site multinational risque de se transformer, encore une fois, en un autre château de cartes fort coûteux.

Les associations du personnel soutiennent toutes les améliorations du système actuel du contrôle aérien afin de pouvoir offrir à nos clients, les utilisateurs de l'espace, un service de la navigation aérienne optimisé et à un prix abordable. Ces améliorations peuvent être obtenues plus rapidement, plus durablement, mais également moins coûteusement, via une harmonisation et une mise en valeur des espaces aériens, de la technologie et des procédures au lieu de se concentrer sur un projet gigantesque, fort onéreux et assorti de beaucoup de risques.

SwissATCA Media Relations
e-mail media.gva@swissatca.org