

# OMNES

## "Réglementation aérienne : évolutions et perspectives"

9 décembre 2008

Ciel unique européen – Enjeux opérationnels et réglementaires (M. Yves Lambert) ..... 1

**M. CADOREL.-** C'est un honneur pour nous de recevoir M. **Yves Lambert**. C'est **Bernard Pestel** qui a été l'entremetteur de la demande du conseil d'administration d'OMNES pour qu'il accepte d'intervenir. M. Lambert a en commun avec notre précédent orateur, d'être polytechnicien, d'avoir fait l'Ecole Nationale de l'aviation civile. C'est là où s'arrêtent, je pense, les parallèles : il a été ancien directeur général d'Eurocontrol, au niveau de l'agence européenne pour la sécurité de la navigation aérienne. Il a été directeur de la navigation aérienne française et il a eu trois mandats successifs de secrétaire général de l'organisation de l'aviation civile internationale. Il fournit dorénavant des conseils au niveau de l'aviation civile.

De plus, M. Lambert a plusieurs décorations françaises (officier de la Légion d'Honneur et de l'Ordre national du mérite), belges, américaines et britanniques. Tout cela pour vous camper un peu l'importance du personnage, en attendant d'écouter l'importance de votre discours. Je vous remercie d'avoir accepté.

## CIEL UNIQUE EUROPEEN – ENJEUX OPERATIONNELS ET REGLEMENTAIRES

**Yves LAMBERT**

**Ancien Directeur général d'EUROCONTROL**

**M. LAMBERT.-** Merci, Monsieur le Président. Mesdames, Messieurs, bonjour à tous. C'est pour moi un grand plaisir –un grand honneur dirais-je même– d'être avec vous aujourd'hui, aussi bien les représentants des personnels des organisations syndicales de KLM que d'Air France. J'ai mis dans mes titres que vous avez eu la gentillesse d'évoquer, membre de l'Académie de l'Air et de l'Espace, honneur que je partage avec **Bernard Pestel** et quelques autres. Je voudrais commencer par vous indiquer une chose intéressante me semble-t-il à mentionner, ici, que l'Académie de l'Air et de l'Espace a fait récemment. Cela remonte à la semaine dernière. Cette académie a décerné son grand prix à **Jean-Cyril Spinetta** et à **Leo Van Wijk**. Ce grand prix récompense une personnalité ou une équipe s'étant particulièrement signalée par une action scientifique, technique ou culturelle dans les domaines de l'air ou de l'espace. Ce grand prix, outre la reconnaissance morale, c'est un très beau tableau –je l'ai vu et il est vraiment très intéressant– qui, j'espère, figurera dans un endroit approprié. Ceci pour vous dire qu'entre l'Académie de l'Air et de l'Espace et Air France/KLM, il y a une bonne synergie.

Aujourd'hui, j'ai une tâche qui n'est peut-être pas très facile mais qui devrait être vivante et sympathique, dans laquelle nous allons parler ensemble du ciel unique européen, ses enjeux opérationnels et réglementaires. J'ai beaucoup travaillé dans la navigation aérienne dans ma vie mais maintenant, je suis un *free agent*. Vraiment, je vous demande de ne pas me considérer comme le représentant de telle ou telle activité, ni de tel ou tel lobby, comme l'aurait dit mon ami **Maxime Coffin**. Je suis un observateur. Ne comptez pas sur moi pour brûler ce que j'ai adoré ou servi dans le courant de mes activités. Sentons-nous entièrement libres, je n'ai rien à défendre ni à représenter. N'hésitez pas pendant le cours de mon exposé, à m'interrompre si quelque chose n'est pas clair ; si une interruption de ce genre amenait à des discussions un peu plus profondes, à ce moment-là, je la garderai pour le débat.

Je vais vous parler de navigation aérienne et d'un point de vue européen beaucoup plus que d'un point de vue national. Mais essayons de conceptualiser, d'analyser nos rapports, le vôtre, industrie du transport aérien, et celui que j'ai servi pendant des années, celui de la navigation aérienne.

Votre industrie est une activité de service avec une chaîne extrêmement complexe et elle s'appuie sur de nombreuses activités de soutien. C'est une des raisons de la complexité. Je m'intéresserai à deux activités de soutien en particulier : les aéroports dont je ne parle pratiquement pas mais nous y reviendrons un tout petit peu à la fin de la présentation ; et la navigation aérienne, l'essentiel de mon propos. Je crois très sincèrement que ce transport aérien s'appuie –tout à l'heure **Maxime Coffin** a dit que **Claude Frantzen**, qui est un autre académicien, un de nos maîtres et de nos bons amis, disait qu'il fallait marcher sur les deux jambes– sur deux jambes : les aéroports et la navigation aérienne.

La navigation aérienne c'est très compliqué. C'est compliqué au point de vue du service et c'est aussi compliqué au niveau de l'organisation. C'est la raison pour laquelle il va falloir bien constater que cette navigation aérienne est nationale, d'une part avec des aspects presque de souveraineté, mais elle exerce aussi sur des espaces internationaux et je cite les espaces maritimes qui, par définition, n'appartiennent à aucun Etat et qui nécessitent une structure de la navigation aérienne. Nous y reviendrons tout à l'heure. Et elle est internationale, nous allons en parler un peu plus.

Jusque dans les années 80, la navigation aérienne était une activité toujours publique. A l'origine, il n'était pas imaginable de séparer la navigation aérienne de l'Etat, des états. Les choses ont changé et nous allons voir comment, pourquoi, et ce que cela a comme conséquence.

Aujourd'hui, décembre 2008, pour nous Européens, il y a un slogan, un mantra : le ciel unique européen. C'est pour cela qu'aujourd'hui, je vous parle du ciel unique européen, de ses enjeux opérationnels et réglementaires. Réglementation : on n'en parlera pas trop d'un point de vue formel. La réglementation en soi n'est pas très passionnante. Ce n'est pas très amusant sauf si c'est pour satisfaire un objectif.

Nous allons parler de la navigation aérienne européenne, essentiellement Europe, telle qu'elle est en 2008, des parties en présence, en descendant de l'organisation mondiale (l'OACI), l'organisation européenne (elle n'est pas aussi simple qu'il n'y paraît) et les organisations nationales car nous fonctionnons encore avec des états et ce, pour assez longtemps. Nous essaierons de faire l'état des lieux et nous parlerons de ce ciel unique européen, SES (*Single European Sky*). C'est le thème du jour. Il y a des actions européennes qui sont réglementaires, mais il y a aussi des actions concrètes que j'appelle opérationnelles. Nous essaierons de voir où tout cela nous conduit à l'avenir, les évolutions stratégiques.

Revenons un instant à ce qu'est la navigation aérienne. A quoi sert-elle ? Je simplifierai de manière absolument caricaturale peut-être mais les idées les plus simples sont souvent les meilleures ! Il y a quelques objectifs que doit satisfaire la navigation aérienne et on peut les regrouper en trois thèmes : la sécurité, bien évidemment, c'est le premier ; mais la navigation aérienne doit aussi offrir de la capacité aux acteurs, à ses différents utilisateurs et en tout premier lieu au vôtre, le transport aérien et –il y a 20 ans, je n'aurais pas mis ce troisième point mais maintenant cela devient évidemment une préoccupation– l'environnement. Je vais ajouter non pas un objectif mais une contrainte, la navigation aérienne doit être économiquement équilibrée. C'est une évidence mais cela va encore mieux en le disant.

Plaçons-nous maintenant dans le contexte formel et institutionnel. Je commence par l'OACI dont tous, dans l'aviation, connaissent le nom. J'ai eu l'honneur d'être secrétaire général de l'OACI. Elle a beaucoup évolué. Vous savez que l'OACI, ce sont des conventions internationales. La première évidemment et la mère de toutes, c'est la convention de Chicago qui est toujours vivante et d'actualité. Elle a été un peu amendée mais sur le fond très peu, et à Chicago en 1944, les pères fondateurs de l'OACI avaient eu une vision qui tient toujours 60 ans après.

Cette convention est complétée par des annexes. Dans la navigation aérienne nous avons essentiellement les annexes 2 "règles de l'air" et 11 "services de la circulation aérienne", mais il y a en tout 18 annexes et ces annexes forment le corpus réglementaire d'où descendent beaucoup de choses.

L'OACI, vous le savez, établit des normes (*standards* en anglais) et ces normes sont obligatoires. L'OACI a également un rôle que je qualifierais de plus incitatif, qui est le rôle de planification mondiale, de planification internationale des routes, des systèmes qui a permis ce magnifique développement du transport aérien dont nous sommes tous à la fois les acteurs et les témoins. L'OACI fait aussi de la coopération technique pour aider les plus faibles à suivre, à rester dans le peloton, à ne pas se retrouver sur le bord de la route. J'ai eu une expérience personnelle, ne croyez pas que c'est seulement dans les états en développement, lointains, du Pacifique ou du cœur de l'Afrique. Non, la coopération technique de l'OACI s'exerce en beaucoup d'endroits. J'ai eu en particulier le grand plaisir, la grande joie de reprendre du service, après être parti en retraite, pour diriger un projet de coopération technique de l'OACI en Bosnie-Herzégovine, à Sarajevo où, après la guerre des Balkans, il fallait construire ou reconstruire une aviation civile dans cette Europe centrale qui pédale très vite pour rattraper l'Europe occidentale.

L'OACI a fait beaucoup de choses en navigation aérienne et je vais évoquer la palette des activités de l'OACI de normalisation.

C'est l'OACI, je le rappelle rapidement, qui a normalisé les moyens de navigation pour que nous utilisions tous les mêmes moyens techniques de navigation et de bien d'autres choses sur l'ensemble de la planète. Ce n'était pas évident à l'avance, parce que j'ai vécu des batailles très serrées où chacun trouvait que son système avait bien des avantages sur le système des concurrents. Mais à l'OACI, on est arrivé, par toute une histoire de négociations, de concessions, à adopter et ensuite, après avoir adopté un système, à planifier sa mise en œuvre sur la terre entière. Le système de navigation, le VOR, j'aurais pu aussi dire l'ILS, c'est l'OACI qui les a choisis. Et beaucoup plus récemment, l'OACI a également codifié, normalisé, standardisé, le système d'évitement des abordages, la CAS (*anticollision system*) et des systèmes de navigation et de surveillance tels que l'ADS-B (*Automatic Dependance Surveillance Broadcast*). C'est un peu technique mais je redis que ce que fait l'ADS-B en termes plus simples : comme maintenant, les avions peuvent connaître, avec tous les systèmes très évolués de bord et avec le plus de la navigation satellitaire, leur position avec une très grande précision –ce qui a été un défi dans l'histoire de l'aviation– on peut imaginer une navigation aérienne dans laquelle c'est l'avion qui sait où il est, ce n'est plus le sol, et l'avion en informe le reste de l'environnement. D'où le B de *Broadcast*.

Un autre exemple de planification de l'OACI : les routes de l'Atlantique nord. Il est assez évident qu'on ne pouvait pas laisser traverser un océan avec autant d'avions, autant de trafic, si chacun choisissait sa route, son niveau de vol. Non, il y a sur l'Atlantique nord des routes, on les appelle des *tracks*, qui sont établies tous les jours, approuvées, cela dépend des situations météo. C'est un système OACI. Ce n'est pas effectué par l'OACI, l'exécution est confiée aux riverains de l'Atlantique nord, du côté européen, essentiellement les Islandais, les Britanniques, les Portugais. Et du côté nord-américain, les Canadiens et les Américains, mais ces routes de l'Atlantique nord sont des routes établies par l'OACI et, régulièrement, elle en revoit le fonctionnement et réduit les séparations.

Puisque je suis dans une enceinte transport aérien, je me plais à saluer que tout cela se fait en coopération avec le principal utilisateur de l'espace aérien, le transport aérien. Il y a entre OACI et IATA une longue tradition de coopération. J'ajoute, mais j'y reviendrai beaucoup plus dans le cadre européen, qu'il y a aussi une coopération avec des représentants des personnels. A l'OACI, la

tradition avait été une coopération très étroite avec les représentants des pilotes (l'IFALPA), et les autres représentations, en particulier l'ITF, dans le passé, n'avaient pas tellement trouvé le chemin de la porte de l'OACI ou c'est elle qui ne leur avait pas ouvert la porte. Dans le contexte européen, les choses sont bien différentes.

De l'OACI mondiale, je descends à notre Europe. Je ne dirai pas notre vieille Europe elle est, à mon avis, à la fois vieille et jeune. En Europe, il y a un sous-ensemble OACI, qui est la région Europe de l'OACI où, ensemble, tous les Etats (cela va des Etats fort avancés en aéronautique comme la France et les Pays-Bas, à des Etats jeunes comme l'Arménie, la Géorgie, le Kirghizstan). L'OACI a du pain sur la planche en Europe...

Nous avons aussi en Europe, un organe qui s'appelle la CEAC (en anglais ECAC), la Conférence Européenne de l'Aviation Civile. Elle couvre toute l'Europe, de l'Islande jusqu'à l'Arménie. La Russie n'est pas dans la CEAC mais il y a quand même des états issus de l'URSS. Cette CEAC a un rôle disons de « club d'états ». Elle n'a pas la force contraignante de l'OACI mais il y a des domaines dans lesquels la CEAC est très impliquée. J'en citerai d'eux : la sûreté parce que, là, les nouveaux défis suite à tous les actes de terrorisme, d'interventions illicites, ont amené l'Europe à coopérer à coordonner. Cela se fait à la CEAC. Et l'environnement où là aussi, l'Europe avait des intérêts en commun.

En Europe, une organisation de plus : Eurocontrol, que j'ai eu l'honneur de conduire pendant 7 ans, qui est l'organisation européenne de sécurité de la navigation aérienne. La navigation aérienne, c'est mon thème et Eurocontrol est l'organisation très technique qui travaille depuis une soixantaine d'années à faire l'Europe de la navigation aérienne. Nous y reviendrons dans un instant. Mais je peux dire que c'est un chantier inachevé comme nous le constatons tous les jours.

**Maxime Coffin** a parlé de l'agence AESA à Cologne qui, elle aussi, va avoir son rôle à jouer en navigation aérienne.

Je l'ai mis en caractères gras parce que l'Union Européenne, bien sûr, a mis le pied dans la fourmilière, si j'ose dire, en ayant l'intention d'y mettre de l'ordre. On va voir dans un instant comment.

Je reviens un peu en arrière. Il est intéressant de le savoir, que s'est-il passé dans les années 1990 ? Ce sont des années charnières dans l'évolution de la navigation aérienne. Des années épouvantables au point de vue gestion. Je cite l'année 1989 qui a dû être la pire : un retard moyen par vol, tous vols confondus, de 4 minutes. On avait amené le système à ses limites. Devant ce caractère extrême et insupportable, il y a eu une action politique, parce que, dans les différents états, les ministres ont été sensibilisés, saisis, et dans le cadre de l'OACI, de la CEAC, d'Eurocontrol, les ministres européens se sont mis autour d'une table et ont essayé de voir ensemble quelles actions conjointes ils devaient prendre pour corriger cette situation.

Beaucoup de choses ont été faites. J'en cite trois, j'aurais pu en citer plus.

Le CFMU à Bruxelles. Beaucoup d'entre vous le connaissent. C'est géré par Eurocontrol et c'est ce qui permet d'optimiser l'utilisation de la capacité disponible. Cela ne crée pas de capacité, mais s'il y en a, on ne la gaspille pas, puisque le CFMU connaît à tout instant l'offre et la demande, et optimise l'utilisation d'infrastructures contraintes.

La séparation verticale. Vous savez qu'en espace supérieur, on a pu, en Europe occidentale, tout au moins, réduire les séparations après des études très pointues et complexes. On a réduit les séparations verticales de 2 000 pieds à 1 000 pieds. Cela a donné de la capacité.

Enfin, les applications satellitaires, la navigation par satellite. Avec d'abord EGNOS, qui est en fonctionnement, sinon totalement certifié opérationnel. Ce sont des compléments européens au système GPS américain. Le grand programme Galiléo, qui est un programme ambitieux financé par l'Europe, qui sera plus qu'un complément GPS, mais un système de navigation satellitaire, pas seulement pour l'aéronautique, heureusement, sinon nous aurions dû tout payer, mais j'y reviendrai dans un instant, mais dont l'aéronautique profitera largement.

Nous avons fait beaucoup de progrès dans la coopération. On parlera dans un instant de la fragmentation. Chaque état gère sa navigation aérienne au mieux mais aux frontières entre les états, on avait des pertes en ligne extrêmement importantes. On a de mieux en mieux fluidifié ce qui se passait entre les navigations aériennes voisines.

Un des problèmes qui nous a énormément opposés, disons le mot, c'était une confrontation transport aérien d'une part et navigation aérienne d'autre part, sur la ponctualité. Je vous donne un tableau qui a l'avantage de donner sur presque 10 ans, l'évolution de la ponctualité vue par des observateurs collectifs. Jusqu'à 2001, l'observateur était l'Association des compagnies aériennes européennes, l'AEA. Maintenant, un organisme qui fonctionne au sein d'Eurocontrol a repris cette tâche statistique, mais c'est un observatoire, c'est le CODA (*Central Office for Delay Analysis*).

C'est très compliqué les retards. Une question de clarification ?

**Question.- Est-ce français ou européen ?**

**M. LAMBERT.-** Européen. On a pu analyser ces retards. Le retard qui est en gris sur la diapositive, il faut le supprimer dans l'analyse. Ce sont les retards successifs, les retards causés par les retards précédents. Les retards substantiels, sur lesquels on peut réfléchir, ce sont les trois couleurs du bas. Ces retards sont les retards en route (violet foncé), les retards aéroportuaires (orange), et les retards dus au fonctionnement de la plateforme. On les appelle ici *turnaround delays airline airport*. Je parlerai dans la suite essentiellement des retards en route. Vous voyez que ces retards en route avaient fini par atteindre une proportion très importante de ce premier bloc sur lequel il faut agir. Il y a eu une évolution, heureusement, assez satisfaisante des retards en route, alors que par contre les retards aéroportuaires ont une tendance lente mais significative à la croissance.

Une définition, ces retards c'était la définition du départ de l'AEA, qui était le pourcentage des avions retardés de plus de 15 minutes au départ.

Vous voyez que la navigation aérienne en route globalement est à 15 %, les aéroports sont à 9 % (il s'agit de la régulation imposée par les aéroports), et 76 %, c'est ce qui se passe sur la plateforme. Je ne suis pas ici pour vous faire un grand cours là-dessus mais c'est simplement pour vous indiquer ce qui avait, je reviens à 1999 une année très difficile, motivé et justifié une action politique et des initiatives européennes, des initiatives communautaires.

Que s'est-il passé ?

En 2000, des sages, représentant aussi bien les états que les utilisateurs du transport aérien, se sont réunis et ont fait un rapport. On a appelé cela le groupe de haut niveau sur le ciel unique européen. Je vais vous faire une confidence et cela va rejoindre ce que disait **Maxime Coffin** : groupe de haut niveau, c'est une blague ! C'est la Commission européenne. C'est, comme l'a dit **Maxime Coffin**, l'initiative de la Commission européenne. Je voudrais rendre hommage à une personne qui n'est plus de ce monde, Mme **Loyola de Palacio**, qui était la vice-présidente de la Commission Européenne espagnole. Ce ne pas neutre que je précise « espagnole ». J'y viendrai dans un instant. Elle était chargée du portefeuille des transports à l'époque, et a pris ce sujet à bras-le-corps. Elle était

espagnole, et en Espagne, comme toujours, les commissaires européens sont des personnes qui arrivent du monde politique de leur pays d'origine. Elle fut ministre en Espagne, pas des Transports, mais elle a vu à quel point son pays très touristique était dépendant du transport aérien, et par conséquent, de la navigation aérienne. Elle a vu des saisons touristiques complètement gâchées par un mauvais fonctionnement de la navigation aérienne. Quand les charters qui allaient aux Canaries, aux Baléares, étaient retardés de plusieurs heures en provenance d'Europe du Nord, c'était un drame économique pour l'Espagne ! Donc, Mme **de Palacio**, une fois à Bruxelles, a choisi ce cheval de bataille, elle l'a enfourché et elle a réussi, je lui rends ici cet hommage.

Avec les techniques habituelles européennes, on dit "rapport de haut niveau" : des gens très bien se réunissent mais c'est la Commission européenne qui a les munitions et qui alimente ce mécanisme. C'est ce que vous découvrez dans bien des domaines. Il faut du temps ; c'est une mécanique lourde, un rouleau compresseur. Cela nous conduit à 2004 où, comme le disait **Maxime Coffin**, codécision, le Parlement, le Conseil des Ministres peu importe, c'est de la cuisine : 4 règlements communautaires, applicables dans tous les états membres, sont adoptés, et je les détaillerai plus tard. Et maintenant, nous sommes en train de réviser les 4 règlements en 2008. La présidence française espère, au forcing, faire passer cette révision avant le 31 décembre. Si cela ne passe pas avant le 31 décembre, cela passera l'année prochaine en 2009, à quelques mois près, c'est vraiment sur les rails. Ces 4 règlements de 2004 sont dans la moulinette pour être amendés.

Ces 4 règlements, ne comptez pas sur moi pour en faire une synthèse ! C'est hélas un des problèmes de ces activités européennes : difficultés de lecture et de compréhension surtout pour nous Français –je demande pardon aux Néerlandais– qui avons ce système pyramidal magnifique : la loi, le décret (décret en conseil des ministres, décret simple), puis l'arrêté ministériel. Nous avons été nourris dans ce système pyramidal. Hélas, l'Europe n'a pas la même vision et le règlement européen, c'est quelque chose ! D'abord, c'est long et il y a beaucoup de *laïus*, pour ne pas dire de bla-bla. Et quand vous essayez de trouver quel est le dispositif, quelle est la partie opérationnelle, ce n'est pas toujours facile... Mais, diraient les eurocrates, ils ont écrit ces règlements à l'époque où ils n'étaient pas 27 mais peut-être 15, et c'était déjà beaucoup. Ces règlements existent et on va essayer de voir à quoi ils ont servi.

Il y a une autre révolution qui, elle, n'est pas législative, pas réglementaire, c'est l'invention de prestataires de services de la navigation aérienne, en anglais *air navigation service providers*. C'est une nouveauté qui commence à apparaître dans les années 80. Avant, la navigation aérienne, c'était l'Etat et c'était tout. Les plus anciens comme moi étaient des fonctionnaires et servaient dans des administrations d'Etat. Et d'un seul coup, on s'est aperçu que la navigation aérienne fournissait des services. Donc, c'était un nouveau paradigme –j'emploie ce mot un peu savant– qui a traversé l'Europe, dans lequel on est passé de service d'Etat, d'administration d'Etat, à des prestataires avec une grande variété dans leur nature et structure selon les cultures des états.

D'abord, ces navigations aériennes peuvent être publiques ou privées. Surtout parlant à des syndicats, et je n'ai pas les syndicats de la navigation aérienne devant moi sinon immédiatement, j'aurai des interruptions... "Privée", cela peut vouloir dire plusieurs choses. Dans certains pays, peu nombreux, "privé" veut dire "capital privé", "entreprises privées". C'est assez peu le cas en Europe mais ça l'est déjà en Grande-Bretagne. En dehors de l'Europe, cela a été le cas et a commencé à apparaître sous forme d'entreprises privées. Un des exemples historiques est la Nouvelle-Zélande. Mais "privé" pour la plupart des acteurs, cela veut dire autre chose. Cela veut dire un management, un « business model » d'entreprise. On fournit des services, on se fait payer par les services, ce n'est plus une activité d'Etat. C'est une activité qui peut fonctionner comme une entreprise publique. Ce

n'est pas ici que je vous apprendrai ce qu'est une entreprise publique, la vôtre, ou les vôtres, l'ont été pendant longtemps.

Je le disais à l'instant, les services, cela se paie. Ce sont ce qu'on appelle des redevances qui pèsent suffisamment lourd dans le budget des clients utilisateurs qui sont des clients, puisqu'ils l'étaient au service de navigation aérienne.

Puisqu'on a commencé à parler d'entreprise, la question se pose tout de suite : y a-t-il concurrence ou est-ce des monopoles ?

Il ne faut pas terriblement se focaliser sur cette question, car après tout, les aéroports qui, eux aussi sont devenus privatisés, sont-ils des monopoles ? Oui, géographiquement, et non, en ce sens qu'ils n'ont plus, par un décret de droit divin, le privilège d'exploiter seuls. La navigation aérienne, c'est pareil. Ce sont des monopoles géographiques mais sous réserve de respecter un certain nombre de conditions, les entreprises peuvent se compléter, coopérer, mais aussi éventuellement se concurrencer.

Je reviens maintenant à une description pour dire un peu ce dont on parle. Fragmentation européenne : qui sont ces prestataires de navigation aérienne ? Je ne vais pas tous vous les mentionner parce qu'il y en a beaucoup. Là, vous avez le dernier, la Moldavie. Ce n'est pas passionnant pour nous aujourd'hui, mais nous allons dire un mot des principaux prestataires, et dans ce graphique emprunté à Eurocontrol (comme pour le précédent, je donne un copyright moral à Eurocontrol pour éviter d'être accusé de plagiat !), nous les avons classés ici par chiffres d'affaires. Notons au passage que le chiffre d'affaires de la navigation aérienne européenne est de 8 milliards d'euros. C'est assez intéressant de voir qui sont les leaders en chiffres d'affaires. Le premier, c'est l'Espagne, l'AENA, l'entreprise de navigation aérienne espagnole qui gère aussi les aéroports. Là, c'est son chiffre d'affaires de navigation aérienne seulement. Le suivant, c'est la France, DSNA, presque à la même hauteur. Le troisième, ce sont les Britanniques les NATS. Le quatrième, les Allemands, la DFS. Le cinquième, les Italiens l'ENAV. Ce sont les 5 grands, quel que soit l'indicateur choisi.

Après, j'en liste quelques-uns, car c'est intéressant de voir qui suit ces 5 grands. Vous avez les Turcs, suivis des Grecs, des Suisses en chiffre d'affaires, des Néerlandais, des Autrichiens, des Roumains, des Suédois, des Norvégiens, des Belges, et ensuite, voilà les Ukrainiens, les Portugais, Maastricht, qui n'est pas un opérateur national mais déjà international, et si j'ai le temps, je vous en dirai un mot. Après, il y a les Irlandais. On ne va pas lire tout le graphique mais j'ai pensé qu'il était utile de savoir quels sont les grands acteurs du système, classés en chiffre d'affaires.

Il y a une autre façon de les analyser, parce que vous ne pouvez pas comparer les Moldaves et les Espagnols. Là, c'est un peu plus élaboré et les analyse d'après deux critères : c'est une matrice de complexité sur laquelle vous avez en abscisse, la densité de trafic, parce que vous vous en doutez, c'est plus compliqué d'avoir beaucoup d'avions par unité de volume qu'un avion ou deux. Et en ordonnées, un index de complexité de structure. C'est simplement parce que dans certains espaces, les avions sont en route, ont une trajectoire rectiligne, il ne se passe pas grand-chose ; dans d'autres espaces, ils sont évolutifs, ascendants, descendants, il y a des aéroports et beaucoup d'interventions de la navigation aérienne.

Si vous regardez la combinaison de ces deux facteurs, la densité de trafic et la structure de complexité, vous voyez que sont en tête pour ces deux indices : les Belges, les Allemands, les Britanniques, les Suisses, les Néerlandais, le centre de Maastricht (centre commun aux Pays-Bas, Belgique, Luxembourg et une partie du nord-ouest de l'Allemagne). Alors qu'en France, c'est moins élevé que là-haut. Pourquoi ? Parce que la France a de grands espaces et que dans certaines parties

de ces espaces, le contrôle n'est pas d'une immense complexité. Même chose pour l'Italie et l'Espagne. Vous avez vu tout à l'heure que l'Espagne coûtait très cher et pourtant elle n'est pas très loin. Cela provoque de bonnes discussions dans les enceintes internationales...

La navigation aérienne, c'est technique mais elle n'est pas sans rapport avec le monde politique. Il y a d'abord, reconnue par la convention de Chicago, la souveraineté de chaque Etat sur son espace aérien, et l'Europe n'est pas encore une unité politique. Donc, les états restent assez accrochés à cette souveraineté sur leur ciel, et par l'intermédiaire de leur navigation aérienne, ils ont la main sur les manettes. Il y a des questions d'autorisation de survol, des questions d'espionnage, et je vais parler dans un instant, évidemment, de la sécurité nationale.

Depuis le 11 septembre, tout le monde veut savoir qui est dans son ciel. Cela empêche d'aller trop loin dans la privatisation, dans la délégation à des sociétés qui peuvent être sous le contrôle de l'Etat, mais qui peuvent aussi en être très loin ! Et il y a les militaires, ne l'oublions pas, qui sont les utilisateurs du même espace, qui ont besoin de s'entraîner et de travailler. Dans la navigation aérienne, il y a toujours une bagarre très dure entre le contrôle civil et le contrôle militaire pour avoir la main sur les espaces. Donc tout cela est ce que je qualifie d'obstacles politiques. Les militaires, j'ai parlé du 11 septembre, sont là maintenant, à nouveau. Après la chute du mur de Berlin, on avait un peu tendance à dire qu'on n'avait plus tellement besoin des militaires. Maintenant, les autorités politiques disent aux militaires qu'elles ont besoin d'eux pour détecter des missiles ou avions hostiles. « D'abord, il faut qu'on le sache, et deuxièmement, que vous soyez susceptibles d'intervenir ».

Des obstacles politiques, nous n'en avons peut-être pas trop en Europe occidentale, mais vos compagnies vont dans le monde entier, et en Europe, des rivalités sous régionales existent. Vous avez l'imbroglio de la mer Egée, Chypre, la Turquie, l'Etat non reconnu de Chypre nord, très proche de la Turquie. C'est un paysage dans lequel les diplomates ne sont pas arrivés à avancer et où les techniciens, eux, essaient quand même de faire fonctionner les choses.

Chaque pays a sa propre culture et même entre les Pays-Bas et la France, les cultures sur le public et le privé sont différentes. D'ailleurs, vous avez vu tout à l'heure qu'en navigation aérienne, en France, nous sommes toujours dans un système d'Etat qui s'appelle la DSNA, Direction des Services de la Navigation Aérienne, et qui a remplacé la DNA. On a rajouté le mot "service", c'est peut-être un peu pour être dans l'air du temps. Aux Pays-Bas, au contraire, le LVNL est une entreprise. Il y a des Etats dans lesquels il y a encore un dirigisme assez fort, et d'autres où l'on fait confiance au laisser faire.

Les institutions européennes ont été très actives et ce, par la pression des parties intéressées. Je voudrais corriger ce que **Coffin** et moi vous avons dit sur le lobbying, sur l'initiative de la Commission européenne. Je corrige ceci tout de suite : la Commission européenne, heureusement, ne se réveille pas le matin en disant : « je vais m'occuper de la navigation aérienne, cela va être mon nouveau cheval de bataille. » Pardonnez-moi d'être un peu dur, mais ceux qui le soutiendraient sont des eurosceptiques de mauvaise foi ! En réalité, la Commission européenne voit défiler les acteurs économiques. Je vous ai évoqué ce que j'ai compris du cheminement de Mme **Loyola de Palacio**. La même chose s'est passée à cause de vous, les compagnies aériennes. Ce sont les compagnies aériennes principalement et aussi les lobbyistes, dans un sens plus noble et pas du tout vulgaire, les lobbies d'affaires, qui sont allés dire à la Commission européenne "vous ouvrez le marché européen mais nous avons un mal fou à nous déplacer, nos avions ne partent pas à l'heure, on manque nos rendez-vous". C'est sous cette pression, à la fois des compagnies aériennes et des partenaires économiques et sociaux, que la Commission et, en relais, le parlement européen... Parce que là aussi, on dit que la Commission a le monopole de l'initiative. C'est dans le traité. Mais le Parlement

européen, c'est peu à cela qu'il sert aussi. Chaque député européen qui, je vous le rappelle, ne représente pas une circonscription mais est élu sur une base nationale ou régionale, chaque député européen est à l'écoute de ses concitoyens. Vous avez la presse, vous avez des relais qui disent aux députés européens ce que le corps social souhaite que l'Europe effectue. Il y avait sur ces pouvoirs européens, Commission et parlement... Je ne parle pas du Conseil, ce sont les Etats, je dirais en caricaturant un peu, que c'est un contre-pouvoir aussi, j'espère que vous n'irez pas répéter cela à la présidence française, du moins pas dans les jours qui précèdent la fin de l'année ! On va voir ce que le conseil européen fera pendant la présidence tchèque dans les six prochains mois. A Bruxelles, la Commission européenne maintenant sait faire, même si on a pu la montrer du doigt sur certains demi-succès, mais elle a quand même réalisé un certain nombre de choses. Elle a tout un arsenal, une expérience et une méthodologie qui lui ont permis d'avancer.

J'ai mis une phrase qui vous dit "le pouvoir remplace la bonne volonté". C'est une façon politiquement correcte de dire "carotte et bâton". La Commission européenne dit à ses états membres, aux intervenants : « on va essayer de travailler, de s'entendre, je vous aide. Je peux aussi vous donner de l'argent ou des aides –cela existe– mais si on n'arrive pas à s'entendre, je sors d'un tiroir mes pouvoirs législatifs réglementaires. Il vaudrait mieux s'entendre plutôt que d'arriver à ce que nous prenions des oukases européens. Ce serait dans l'intérêt de tout le monde ». C'est ce qui s'est passé.

Qu'a-t-on fait ?

Premier volet : la régulation. Un premier règlement de ces 4 règlements 2004 a inventé les autorités de surveillance les NSA. Vous les connaissez parce que pour vos activités de transport aérien, on a vu l'oracle tout à l'heure. On a inventé, pour la navigation aérienne, des autorités de surveillance qui certifient et contrôlent les prestataires. Cela a été une révolution culturelle en navigation aérienne. Mes camarades disaient "mais comment ? On est l'Etat qui va nous certifier et nous contrôler ? C'est nous qui savons. D'abord personne ne sait mieux que nous, ensuite l'Etat ne va pas se contrôler lui-même". Si ! On a coupé au sein de la DGAC, la navigation aérienne : d'une part, elle est devenue la DSNA, le prestataire de service navigation aérienne, et on a mis dans la DCS de M. **Coffin**, la certification et le contrôle de la navigation aérienne.

L'Europe a dit "très bien, ces NSA sont nationales et on veut que ce soit vous qui les désigniez". L'Europe n'a pas fait de dictature. Elle a simplement dit à chaque Etat "il faut que vous ayez une NSA et il faut que vous la désigniez". Ce qui a aussi été un peu révolutionnaire. Dans le règlement, les NSA sont indépendantes des prestataires. Donc, j'ai été un des directeurs de la navigation aérienne en France. Mes successeurs sont deux : **Marc Hamy**, directeur des services ; **Maxime Coffin**, directeur du contrôle et de la sécurité. Et ils sont, aux termes européens, indépendants l'un de l'autre. Entre nous, ils ont un patron commun : la DGAC, qui elle-même a un patron, le ministre, et un jour ce sera probablement réexaminé, mais c'est ainsi que cela fonctionne dans le règlement 2004.

Cette surveillance n'est quand même pas complètement déléguée aux nations. Bruxelles ne veut pas se croiser les bras après avoir adopté le règlement 2004 et elle installe un comité Ciel unique européen. Là aussi, c'est très formel, cela respecte les états, puisque ce sont les représentants de chaque Etat qui siègent au comité Ciel unique, mais en fait, comme je l'évoquais tout à l'heure, la Commission européenne joue un rôle clef.

Puis on crée une mécanique d'examen et d'évaluation européenne des performances. Comment le fait-on ? On confie à Eurocontrol, mais une unité tout à fait indépendante dans Eurocontrol, la commission d'examen des performances (*performance review commission*). C'est une construction très originale. Je vous ai montré tout à l'heure quelques graphiques issus de cette commission des

performances. Dans cette commission, ce sont tous des experts indépendants. Il y a des gens qui viennent du transport aérien et de la navigation aérienne. L'un des premiers présidents a été un M. **Phil Hogg**, qui était un commandant de bord de British Airways et un directeur de l'IATA. Il a pris sa retraite, il a été président de la commission d'examen des performances. Cette commission, à mon avis, a eu un grand succès, parce qu'elle a appliqué ce que les Américains appellent la "*sunshine regulation*". Le simple fait de mettre tout sur la table, c'est déjà un très grand pas vers une bonne conduite. Sur le site Eurocontrol/commission des performances, vous téléchargez leurs rapports. Ils sont allés regarder ce qui se passe. Les premières années, ils étaient un peu timides, ils prenaient les observations telles qu'on les leur donnait mais peu à peu, ils y ont ajouté de la valeur, et c'est la commission aujourd'hui qui est l'observateur de la performance en navigation aérienne de toute l'Europe. Il y a un rapport annuel. Ils font, depuis peu, une étude de coût/efficacité, du benchmarking entre les navigations aériennes. Et voilà le site sur lequel c'est disponible.

Le simple fait pour les navigations aériennes d'être obligées de donner cette information et de savoir que cela va être disponible... Bien sûr, les transporteurs aériens ne se privent pas de donner leur opinion, soit dans chaque capitale, soit à Bruxelles. Dans ce que vous avez vu tout à l'heure, mes amis espagnols ne sont pas à l'aise dans leurs souliers.

Deuxième règlement, un règlement 2004 sur la fourniture de services. On dit que les NSA certifient, supervisent et inspectent les prestataires de services. Et dans la fourniture de services, Bruxelles adopte les règlements de sécurité. Je ne mentionne qu'en passant les ESSAR, puisque vous avez cet après-midi, une présentation sur ces règlements de sécurité, il y en a 5. On arrive à la conclusion qu'il faut en Europe, comme on a des licences de pilotes pour celui qui s'installe dans le cockpit, une licence de contrôleur pour celui qui s'installe à une position de contrôle. Cela existait, parce que l'OACI avait prévu les licences mais certains pays, comme la France en particulier, n'étaient pas rentrés dans cette dynamique. Ils en avaient une autre tout aussi valable mais maintenant, la licence européenne de contrôleur est une obligation.

Et, j'y reviens, les redevances. Un autre règlement pris en 2004 impose la transparence sur le coût des prestataires et on peut mettre le coût des NSA, dans l'assiette des redevances, *cost base* en anglais. Non-discrimination entre usagers, on n'a pas le droit de favoriser pour telle ou telle raison, une compagnie nationale. On a prévu dans le règlement 2004 que la Commission européenne a autorité, elle peut recevoir des plaintes et se livrer à des enquêtes. A mon avis, cela n'a pas eu lieu mais je n'en suis pas sûr que cela dure. Mais le simple fait d'avoir cette limite est un excellent garde-fou, car cela évite qu'on fasse des petits arrangements entre amis sachant qu'on peut être inspecté par la commission.

Ceci n'est pas très lisible mais les redevances font l'objet de taux unitaires comparables. C'est pour un avion type et une distance parcourue. Vous voyez que les taux unitaires qui, normalement, devraient se rapprocher –un jour il y aura un taux unitaire en unique en Europe– là, comme il y a des navigations aériennes très diversifiées les taux unitaires varient beaucoup. Je vous ai mis les champions. Je ne vous ai pas mis la Moldavie, c'est encore très bon marché. Ici, vous avez tous les taux unitaires d'une première liste d'états. Ici, tous les taux unitaires d'une deuxième liste d'états. Vous voyez que cela va de 20 € à 70 €, mais surtout ce que je voulais vous dire, c'est que j'avais classé les champions dans l'ordre des taux élevés. La liste parle d'elle-même : l'Espagne se retrouve en tête, on l'a constaté tout à l'heure ; la Suisse et la Belgique ont en commun d'être des pays au coût de la vie élevé, aux salaires élevés, à l'espace aérien réduit et complexe.

Ensuite, vous avez une succession qui n'appelle pas de commentaires particuliers mais en tout cas le fait d'avoir une diversité de taux unitaire transparente, cela fera peu à peu l'objet d'un cercle vertueux qui devrait permettre de converger. Mais il ne faut pas qu'il baisse trop. Il faut continuer à

donner un bon service. Il faut continuer à faire des investissements pour faire face à la croissance mais il faut savoir raison garder.

Encore un règlement : le règlement espace aérien. Il a prévu –je pense que vous savez tous ce que sont les FIR, les régions d'information de vol de l'OACI– qu'il y aurait une seule FIR en espace supérieur en Europe. De vous à moi, je ne suis pas sûr d'avoir bien compris ce que serait cette FIR unique pour toute l'Europe. C'est très emblématique. C'est une façon de se fixer un objectif d'uniformisation. En ce sens, c'est tout à fait respectable. Et surtout, cette FIR unique en Europe, va être divisée en blocs fonctionnels. C'est une invention européenne. On en dira quelques mots dans un instant et aussi dans cette directive "espace aérien", c'est un peu technique, les utilisateurs pilotes en particulier connaissent bien les classes d'espace aérien, inventées par l'OACI. La classe A, ce sont les espaces vraiment contrôlés et réservés aux utilisateurs les plus importants. Il y a des classes qui vont jusqu'à E. C'est pas mal le désordre, pour ne pas dire le bazar, en Europe. On anticipe une uniformisation pour le bien de tous.

J'insiste maintenant sur les blocs fonctionnels d'espace (FAB en anglais), parce que c'est un concept extrêmement intéressant dans lequel on va, sur des besoins opérationnels et non plus sur les dessins historiques des frontières, faire un ensemble qui devrait satisfaire et répondre aux besoins des utilisateurs. Je vais vous faire une petite comparaison. Cela ressemble aux divisions politiques que nous avons dans la vieille Europe. Si vous regardez les sinuosités des frontières en Europe comparées aux états américains et aux provinces canadiennes qui sont tracées sur des grilles – beaucoup mais pas tous – suivant les méridiens et les parallèles. J'exagère en faisant cette comparaison mais c'est dire que dans ces blocs d'espace, on fera fi des traditions nationales et on prendra les besoins des avions et cela pourra être transfrontalier.

La Commission européenne a astucieusement prévu deux démarches. Une démarche montante, en disant aux états "entendez-vous, débrouillez-vous ensemble et venez nous montrer ce que vous avez réglé à 2, 3, ou 4, mais si vous n'y êtes pas arrivés, c'est nous qui mettrons les pieds dans le plat et nous qui, *volens nolens*, vous imposerons des blocs fonctionnels d'espace". Cela a déjà pas mal marché, je vous donnerai un exemple ou deux, tout à l'heure.

La Commission européenne a également incité l'utilisation flexible de l'espace. C'est une coopération civile-militaire, très nettement améliorée. Cela se passe beaucoup mieux que ce n'était le cas avant et ce à trois niveaux : stratégique, on dessine les espaces ; pré-tactique, c'est la veille ou l'avant veille où on dit "est-ce qu'on s'entraîne dans telle zone ? Oui. Donc cette zone est pour les militaires. Vous ne vous entraînez pas ? Vous n'avez plus d'argent, de carburant, c'est dimanche ? Alors vous la rendez aux civils" ; en tactique, s'il n'y a pas d'avion militaire dans un espace, même s'il était réservé, on donne des routes qui traversent cet espace.

Un autre règlement, le dernier, rassurez-vous, le quatrième : interopérabilité. C'est un règlement système, toujours de 2004 sur les systèmes, les parties, les procédures, l'idée que ceci doit fonctionner en réseau et qu'on doit avoir des spécifications communes. Cela a des conséquences industrielles importantes, c'est un peu dur à mettre en œuvre. C'est plus facile de mettre un label européen sur des boîtes de conserves ou sur des jouets de Noël que sur des gros systèmes de navigation aérienne, mais c'est un pas qui va dans la bonne direction.

Quatre règlements et aussi des actions. Les actions, les règlements, c'est juridique, c'est la mécanique législative. Il y a aussi des activités concrètes, vous avez le programme SESAR<sup>1</sup>, on en parle beaucoup dans la presse ces jours-ci, parce qu'on est au point où ce programme de recherche qui a pour objectif 2020, qui est lourd, cofinancé et cogéré par la Commission européenne et

---

<sup>1</sup> SESAR : Single European Sky ATM Research

Eurocontrol, va permettre une recherche structurée avec des objectifs. Les objectifs sont très ambitieux. Ils sont déclinés depuis ceux du conseil de la recherche européenne : augmenter la capacité par 3 en 2020 ; diviser l'impact environnemental ; augmenter la sécurité par 3 ; diviser les coûts. Je ne sais pas si on tiendra ces objectifs mais au moins, là, nous avons une recherche coordonnée.

Je reviens aux blocs fonctionnels d'espace. Il y en a un qui va être réalisé, qui a été mis en œuvre entre les Etats du Benelux, la Suisse, l'Allemagne et la France. Six Etats, et il y a eu une signature toute récente à Bordeaux d'un accord qui augure bien de la création de ce bloc fonctionnel d'espace. Il y en a d'autres comme celui entre la Grande-Bretagne et l'Irlande qui ont décidé de mettre les choses en commun toutes les deux.

Je vous ai beaucoup parlé de 2004 mais nous serons bientôt en 2009. On révisé les règlements. Et qu'y a-t-il dans ce projet de révision des règlements ? Une indépendance renforcée des NSA. M. **Coffin** sera beaucoup plus loin de M. **Hamy**, directeur des services de la navigation aérienne. Ce règlement n'est pas adopté mais c'est en bonne voie.

Un schéma de performance encore plus rigoureux, plus musclé, avec des objectifs et peut-être des pénalités et des incitations.

Une, j'allais dire ouverture du marché, en exagérant, en tout cas actuellement chaque autorité nationale choisit son prestataire. Pourquoi, se demandent les prestataires les plus nerveux, les plus ambitieux, "pourquoi moi je n'essaierais pas de fournir des services là-bas en dehors de mon territoire ? Croissance externe". La Commission européenne aimerait bien parce que cela introduirait un peu de compétition. Donc, ce que j'ai appelé une désignation plus ouverte et plus internationale. Je reviens au bloc d'espace, j'ai fait allusion tout à l'heure, à cette menace latente : si vous n'avez pas fait avec vos voisins vos blocs d'espace en 2012, à ce moment-là, on se retrouve dans le bureau du directeur de l'école et c'est le commissaire européen qui siffle la fin de la récréation.

Je vous ai dit au début et je vais terminer par là, que les aéroports étaient l'autre jambe sur laquelle le transport aérien s'appuyait. Vous avez vu dans le graphique sur les retards, que les aéroports commençaient à coïncider de plus en plus. La Commission va créer un observatoire des capacités aéroportuaires, avec toujours la même démarche communautaire : on regarde d'abord, on intervient ensuite.

Eurocontrol a fait une étude « Challenges of growth », qui sort ces jours-ci. On a déjà eu des fuites de cette étude et elle montre qu'on va faire face, à horizon 2030, au défi environnemental. Cela devient banal mais il faut le dire. Une prévision très serrée pour 2030, le trafic va environ doubler, scénario pessimiste ou optimisme, on est autour d'un doublement pour 2030 mais la capacité n'aura augmenté que de 40 %. Que va-t-on faire des 60 % restants ?

Un petit coup de publicité, si vous me le permettez. L'Académie de l'air et de l'espace va organiser dans un peu moins d'un an, un colloque sur les aéroports face à leurs défis, parce que personne ne sait comment on va s'en sortir mais il faut que l'on s'y prépare. C'est là-dessus, j'espère, que nous nous retrouverons dans quelques mois, l'année prochaine.

Je vais m'arrêter ici. Je ne conclus pas parce qu'il n'y a pas à conclure. J'ai voulu vous donner un panorama ; il nous reste un peu moins de 20 minutes, j'espère que je vous ai intéressés. N'hésitez pas, soit à critiquer, soit à compléter ce que j'ai dit, soit à m'interviewer, mais je ne suis pas l'oracle. Je ne suis ni le représentant des navigations aériennes, ni l'oracle ; je suis simplement, sans fausse modestie, un observateur éclairé. Merci beaucoup.

**M. CADOREL.-** Comment ne pas être intéressé et captivé, Monsieur Lambert ! Merci beaucoup. Je pensais que nous aurions un peu plus de temps pour intervenir. Donc, je laisse la parole aux questions tout de suite.

**M. BIDOT.-** J'en ai toujours une question ! Vous avez dit au départ que les services de la navigation aérienne avaient des services à rendre : sécurité, capacité, maintien environnemental et vous avez rajouté en italique, benoîtement "et c'est évident, on doit être équilibré financièrement". Je trouve que ce n'est pas du tout évident. C'est un service régalien. Est-ce que la police de la route doit être équilibrée financièrement peut-être par les amendes ? Je ne comprends pas pourquoi c'est évident.

**M. LAMBERT.-** Evident : non. Je me souviens des professeurs qui nous disaient qu'on ne devait pas dire qu'une chose était évidente sans l'avoir documentée et argumentée. Bien sûr, initialement, ce n'était absolument pas cela. Quand la navigation aérienne a commencé, c'était un service comparable aux services de police ou aux voies routières ; les voies aériennes étaient d'utilisation gratuite. Au fil du temps, il y a eu un développement un peu partout dans le monde ; curieusement pour les Français, les francophones, cela a commencé en Afrique. Rappelez-vous : l'ASECNA a été une des premières institutions à inventer les redevances de route qui ont été, à l'époque, fortement attaquées par le transport aérien. Je dirais que peu à peu c'est devenu une pratique qui fait l'objet d'excès. Un excès bien connu est celui des charges pour le survol de la Sibérie où ce n'était plus une redevance pour services rendus mais un droit de passage, une féodalité. Il y a encore quelqu'un qui est assez proche de votre interrogation, ce sont les Etats-Unis. Ils considèrent que cela fait partie du service rendu à leur collectivité, de même que leurs autoroutes ne sont pas payantes d'ailleurs. Mais je retire cette image un peu fautive que j'ai donnée : on ne fera plus marche arrière et d'ailleurs, l'OACI a maintenant toute une doctrine qui a été revue, qui est revue environ tous les 10 ans dans des conférences CARF. Il y a une conférence CARF qui s'occupe des redevances d'aéroports et de routes. L'OACI se contente d'édicter des principes de bonne conduite, de transparence, mais philosophiquement, on pourra continuer longtemps à contester le bien-fondé. Je me contente de constater que sur la planète entière, y compris sur les océans où l'OACI aurait pu dire : « c'est moi qui doit fournir le service, je ne vais pas le faire payer », ses sous-traitants, que sont les Britanniques, les Islandais, les Portugais, disent : « on ne peut pas faire les choses gratis, donc il y a des redevances océaniques. »

**M. BOUVET.-** Ma question va être un peu provocatrice. On a tendance à dire dans le transport aérien français qu'il y a deux plaies à notre développement. Premièrement, Aéroports de Paris et deuxièmement, les contrôleurs ! Donc, je suis très provocateur, dès le départ. On est face à deux monopoles qui ont refusé d'évoluer ou qui évoluent très difficilement. Comme ce séminaire avait pour objet d'étudier l'influence que peut avoir la réglementation, son utilité et ses effets sociologiques, effectivement, à vous écouter, on a l'impression que la Commission européenne aurait un effet bénéfique par son ouverture à obliger à évoluer ces deux jambes du transport aérien qui sont pour nous un peu deux plaies parce qu'elles ont refusé d'évoluer pendant très longtemps, et que pour une fois, elles évolueront peut-être grâce à un acte réglementaire.

J'aimerais travailler sur ce sujet et voir quelles ont été les conséquences sociales ou sociologiques pour les acteurs, les personnels, parce que ce n'est pas eux qui sont responsables, je pointe l'organisation en elle-même.

**M. LAMBERT.-** Très bonne question. D'abord sur la Commission européenne : dans son mécanisme institutionnel, elle donne la parole, vous le savez, à la représentation sociale. Cela fait partie de sa façon de fonctionner et je trouve que c'est une très bonne chose, car la Commission européenne n'est pas l'employeur direct. Cela décrispe et ouvre le dialogue.

Les contrôleurs et les personnels de la navigation aérienne, en général, sont des professionnels qui ont une sociologie très particulière. On pourrait faire des parallèles et des différences avec les sociologies de vos métiers, pilotes entre autres mais pour faire bref, je pense que nous avons un meilleur panorama en ayant franchi le pas d'une réglementation européenne par rapport à une réglementation nationale. Je ne parlerai pas de la France, le sujet est trop chaud pour moi, mais je suis intervenu dans plusieurs pays d'Europe où il y avait des tensions sociales entre le management et les contrôleurs essentiellement. Nos interventions européennes, aussi bien de la Commission que d'Eurocontrol, ont mis un peu plus de fluidité dans le dialogue, ont amélioré le fonctionnement. Mais nous sommes dans un système qui fonctionne sous beaucoup de contraintes. Cet après-midi, je crois que vous continuerez avec un point de vue sociologique, sur lequel vous pourrez rebondir. Je resterai pour écouter cette intervention avec beaucoup d'intérêt. Il n'y a pas de doute qu'il n'y a pas de formule miracle. J'ai fait allusion tout à l'heure à la concurrence mais ce n'est pas une réponse à donner. Je la laisse de côté ; la concurrence entre prestataires ne va pas nous amener à avoir un climat social meilleur. Les briseurs de grève en navigation aérienne, je n'y crois pas.

**M. CADOREL.-** Y a-t-il une question côté hollandais ?

**M. PESTEL.-** Pouvez-vous nous dire quelques mots sur la réorganisation du ciel parisien ?

**M. LAMBERT.-** Là, c'est un autre sujet.

**M. CADOREL.-** Maximum 9 minutes !

**M. LAMBERT.-** Je serai très bref. La région parisienne, à l'intérieur du système français, fonctionne en navigation aérienne avec trois organismes principaux pour le contrôle de terminal et d'approche : le centre en route de navigation aérienne de Paris contrôle qui est situé à Athis-Mons à côté d'Orly et les approches d'Orly et de CDG. Il était tout à fait logique de s'interroger sur le caractère historique, certes, mais est-il optimal, de cette structure. C'est un sujet social et les deux questions se succèdent d'une manière tout à fait appropriée. C'est un sujet social et technique. Le sujet technique est intéressant. On constate, si on regarde un peu partout en Europe comme aux Etats-Unis, que dans des espaces comparables, on regroupe. La fragmentation en centres n'est plus opportune. Les moyens techniques, les déports d'information, les progrès des télécommunications, de la télématique, de la surveillance, font que l'on peut rebattre les cartes. J'ai été associé, un peu contre mon gré, à cette problématique, puisque la DGAC m'a confié d'abord la présidence d'un comité de pilotage consacré à la région parisienne, puis une expertise sur la mise en œuvre des conclusions du comité de pilotage.

Concrètement, on a constaté dans ce comité de pilotage et on l'a validé par une simulation de grande ampleur au centre expérimental d'Eurocontrol à Brétigny, qu'on gagnait en performance –on ne gagne pas énormément mais on a des gains quand même notables–en créant un centre unique qu'on a baptisé OPERA (Organisme Parisien d'En-route et d'Approche). Cela n'a pas été contesté. Ce qui est très compliqué, c'est de mettre ce centre sur un point géographique et d'arriver à faire migrer les personnels des trois positions, Athis-Mons, Orly et CDG. La DGAC est en train d'avancer pas à pas, étape par étape. Elle va faire certaines expérimentations en fonctionnement réel, le soir, pendant les week-ends, pour valider ces conclusions auxquelles nous sommes arrivés mais malheureusement, c'est loin d'être aussi simple que sur une feuille de papier on pourrait l'imaginer, en prenant uniquement les besoins opérationnels et techniques.

**M. PESTEL.-** Il n'y a pas de calendrier fixé ?

**M. LAMBERT.-** Il y a des calendriers, comme 2017, mais je ne les reprendrai pas à mon compte.

**M. CADOREL.**- Monsieur Lambert, merci beaucoup. Nous nous retrouvons tous cet après-midi puisque vous restez avec nous.

Mme **Fassert** est arrivée, c'est elle qui officiera en début d'après-midi. Nous terminerons avec **Jean-Michel Bidot** et **Claude Le Tallec** qui ont assisté à votre présentation.