



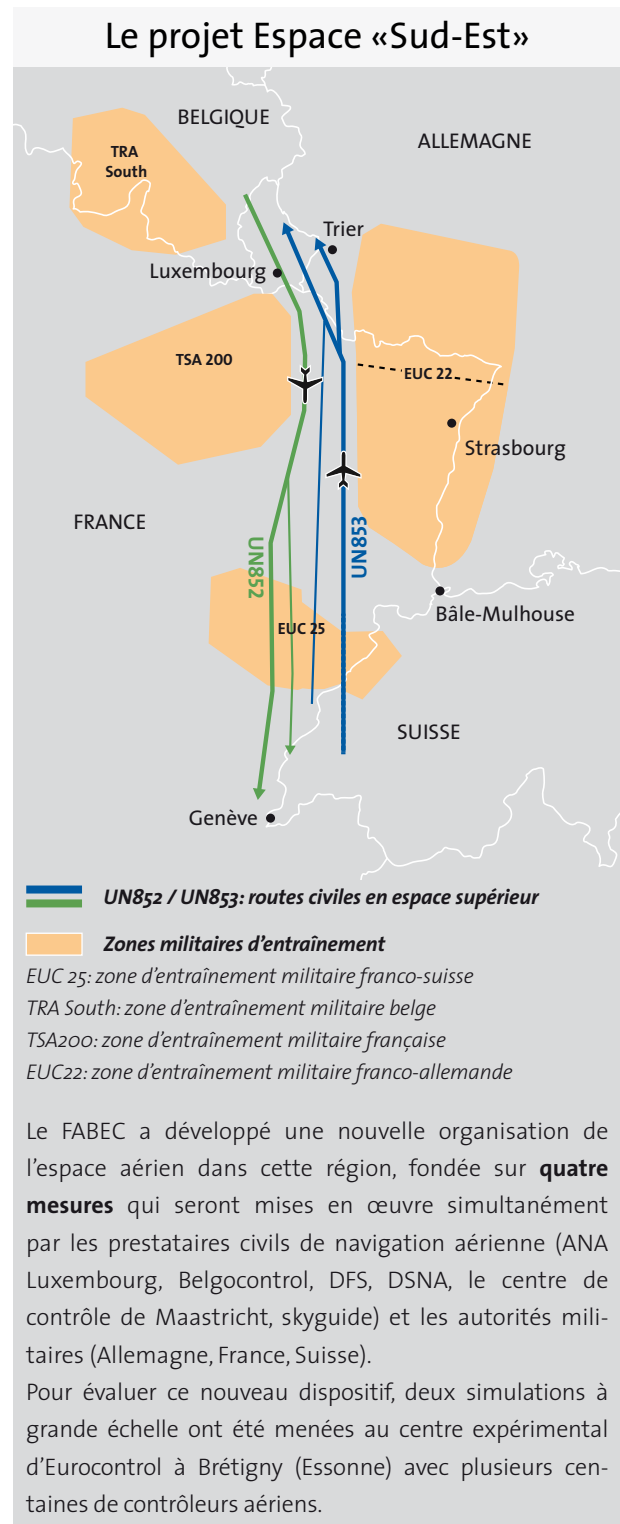
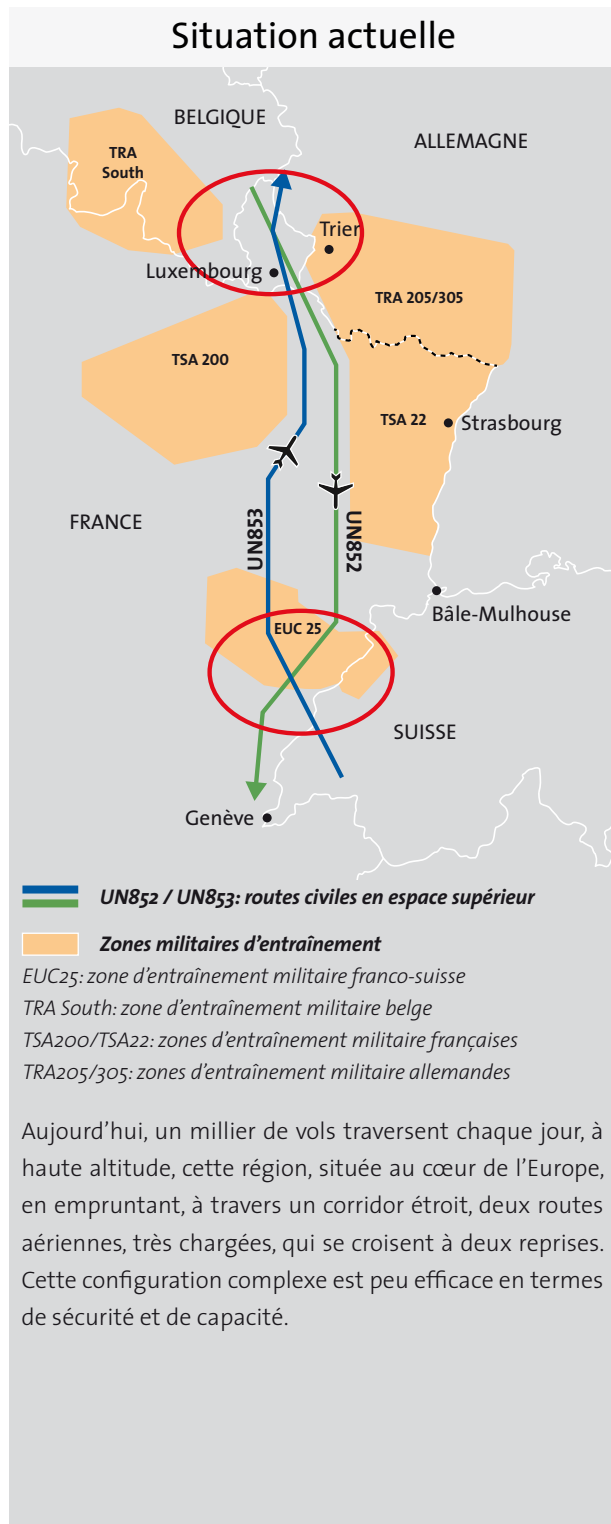
# DES BÉNÉFICES DURABLES POUR LE CIEL EUROPÉEN

*LE PROJET ESPACE «Sud-Est» DU FABEC*



# Le projet Espace «Sud-Est»: une réorganisation transfrontalière réussie au bénéfice de tous les usagers de l'espace aérien

Le projet Espace «Sud-Est» représente un élément majeur de la stratégie Espace du FABEC. En supprimant deux points de croisement des flux et en modifiant des zones militaires d'entraînement, ce projet a pour principal objectif d'améliorer la sécurité des vols et d'optimiser les flux de trafic Nord-Sud / Sud-Nord, tout en garantissant l'efficacité des missions militaires. Ainsi grâce à des routes plus courtes, les vols s'effectueront de manière plus performante, en limitant l'impact environnemental. **La mise en œuvre de ce nouveau réseau de routes aériennes dans l'espace supérieur du FABEC est prévue le 31 mars 2016.**



# Les 4 mesures à mettre en œuvre dans un espace transfrontalier complexe

Mesure 1

## Un réseau civil de routes aériennes plus efficace à haute altitude

Les nouvelles voies aériennes UN852 et UN853 sont parallèles et dédoublées; les deux points de croisement sont supprimés. La mise en œuvre de cette réorganisation d'espace transfrontalier nécessite des modifications de procédures opérationnelles, des adaptations techniques et la mise à jour des publications aéronautiques, concernant 12 centres de contrôle aérien civils et militaires.

Mesure 2

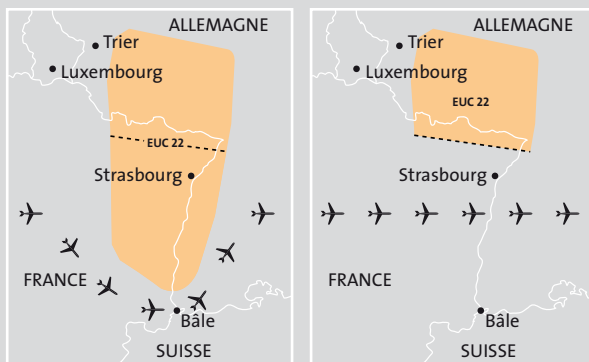
## Création de la première zone d'entraînement militaire franco-allemande



Afin d'élargir le corridor civil pour les routes nouvellement créées, les deux zones d'entraînement militaire française et allemande sont reconfigurées, constituant, pour la première fois en Europe, une zone militaire commune franco-allemande appelée EUC 22. Dans sa phase initiale en mars 2016, ce nouvel espace sera partitionné en deux, avec une partie Nord utilisée par les Forces aériennes allemandes et une partie Sud utilisée par les Forces aériennes françaises. Puis, dans une seconde phase, en mars 2018, la totalité de cet espace sera cogérée de façon très avancée afin que les Forces aériennes françaises ou allemandes puissent utiliser cet espace de manière optimale, quelle que soit la configuration retenue. Il n'est pas prévu d'augmenter le nombre de vols d'entraînement.

Mesure 3

## Une gestion flexible innovante de cette nouvelle zone d'entraînement militaire

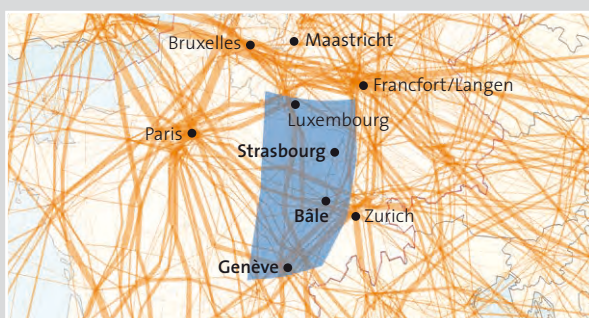


L'EUC 22 pourra être divisée en modules que chaque Force aérienne, française ou allemande, réservera selon son besoin.

Lorsque cet espace ne sera pas utilisé par l'une et/ou l'autre des Forces aériennes – comme c'est généralement le cas les week-ends et les jours fériés –, les vols civils pourront l'utiliser et bénéficier ainsi de routes plus directes.

Mesure 4

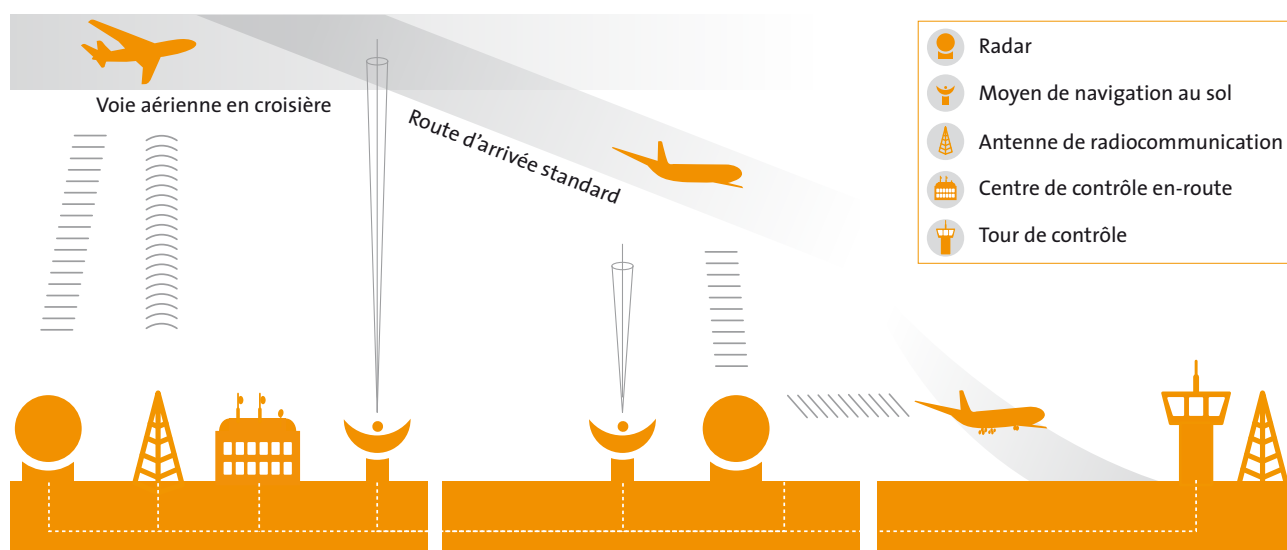
## Des routes de desserte adaptées entre ce nouveau réseau à haute altitude et les aéroports de Genève, Bâle-Mulhouse et Strasbourg



Les prestataires de services de navigation aérienne du FABEC s'efforcent de fournir un service de haute qualité, avec un niveau de sécurité élevé, tout en maintenant un équilibre entre capacité, développement durable et coûts. Des études d'impact du trafic seront effectuées sur ces trois aéroports pour s'assurer que les vols seront opérés dans le respect de l'environnement. Une information auprès des élus et des associations de riverains, menée conjointement par la France et la Suisse, est en cours.

# La sécurité aérienne: les différents métiers du contrôle aérien

En Europe de l'Ouest, le ciel est constitué d'un réseau dense de routes aériennes. Au sein du seul espace aérien du FABEC, les contrôleurs aériens gèrent 15 000 vols par jour, en toute sécurité et dans le respect de l'environnement, nuit et jour, 365 jours par an. Ce sont ainsi 14 centres de contrôle en-route qui sont opérationnels nuit et jour, 365 jours par an, dans l'espace du FABEC. Selon la phase du vol, il y a trois types de contrôle aérien, dont la priorité absolue est la sécurité des vols.



**Contrôleurs en-route:** ils gèrent les avions au-dessus d'une altitude de 5 000 mètres et visualisent le trafic sur des écrans radar. Les avions sont en phase de croisière, évoluant sur des voies aériennes, ou peuvent commencer à descendre vers leur aéroport de destination ou finir la phase de montée.

**Contrôleurs d'approche:** ils gèrent les avions en phase d'approche, en descente ou en montée, venant de différentes directions. A l'arrivée, ils les guident sur l'axe final de descente en les alignant selon leur performance afin d'optimiser l'utilisation des pistes, tout en tenant compte des aspects environnementaux.

**Contrôleurs d'aérodrome:** depuis la tour de contrôle, ils ont un contact visuel sur les avions et les autres mobiles se déplaçant sur la plate-forme. Ils sont responsables des décollages et atterrissages, ainsi que des avions évoluant au voisinage de l'aéroport.

D'ici mars 2016, près de 800 contrôleurs aériens devront bénéficier d'une formation sur les nouvelles procédures de circulation aérienne liées au projet Espace «Sud-Est» du FABEC et assurer ainsi une mise en service opérationnelle en toute sécurité.

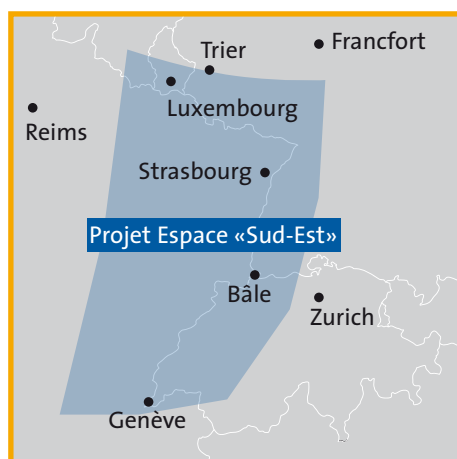
# Faire du Ciel unique européen une réussite pour le bénéfice de tous

En 2004, les États européens et la Commission européenne ont décidé la création d'un Ciel unique européen, avec pour objectif d'offrir un espace aérien européen encore plus sûr, plus respectueux de l'environnement, plus performant. Sur la base de cette réglementation, neuf blocs fonctionnels d'espace aérien (FAB) ont été créés en Europe, organisés selon les besoins opérationnels en s'affranchissant des frontières.

**Le FABEC (FAB Europe Central), bloc fonctionnel d'espace situé au cœur de l'Europe,** comprend l'espace aérien de l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse. Dans cet espace où se trouvent la plupart des plus grands «hubs» européens (Paris, Francfort, Amsterdam, Munich), évolue l'un des trafics aériens les plus denses au monde.

Le 2 décembre 2010, les ministres des Transports et leurs homologues militaires des six États ont signé le Traité FABEC. Ce dernier est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2013. Tous les partenaires du FABEC contribuent, jour après jour, à faire du Ciel unique européen une réussite pour le bénéfice de tous, à savoir:

- Améliorer le niveau de sécurité
- Réduire les émissions gazeuses grâce à un réseau de routes plus direct et plus performant
- Offrir plus de capacité pour assurer aux passagers des vols ponctuels
- Optimiser l'efficacité des missions d'entraînement militaire



## BÉNÉFICES

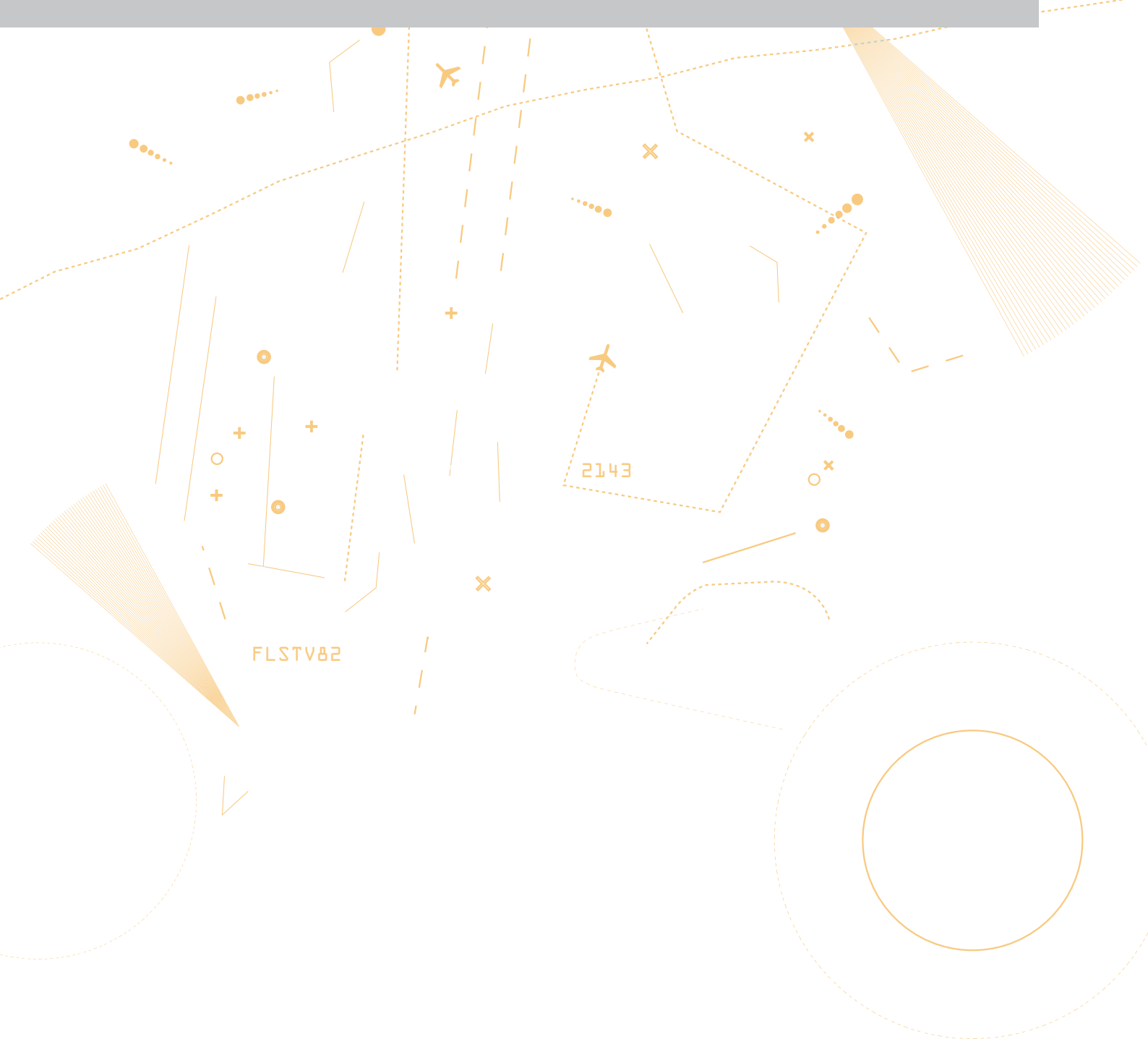
- Optimisation des flux de trafic en maintenant un haut niveau de sécurité
- Réduction de la longueur des routes jusqu'à 1 500 000 kilomètres par an
- Diminution de la consommation de carburant jusqu'à 5 000 tonnes par an
- Réduction des émissions gazeuses jusqu'à 15 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an

(Source : données Eurocontrol)

 **FABEC**

## LE FABEC EN CHIFFRES

- 6 États
- 7 prestataires civils et 3 prestataires militaires de services de navigation aérienne
- 1,7 million de km<sup>2</sup> d'espace aérien
- 5,5 millions de vols par an



## Contacts

FABEC\_SE\_France@fabec.eu  
FABEC\_SE\_Germany@fabec.eu  
FABEC\_SE\_Switzerland@fabec.eu

Publication: FABEC  
Edition: juin 2015  
www.FABEC.eu

