

Retards dans le trafic aérien : la sécurité aérienne en question

Autor(en): **Moser, Sepp**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger**

Band (Jahr): **27 (2000)**

Heft 1

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-912469>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

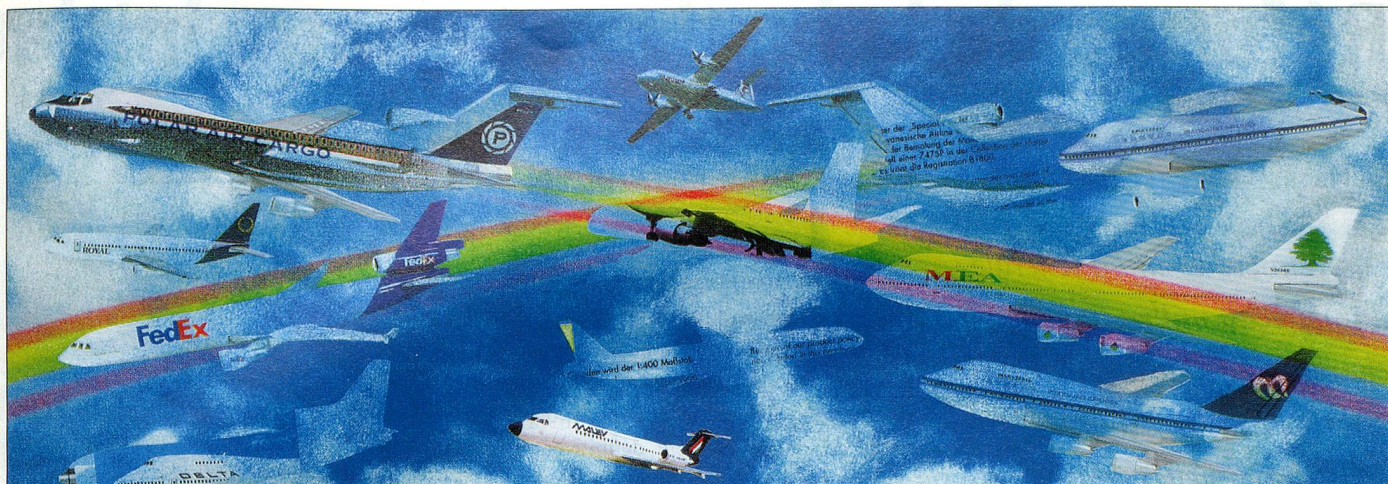


Illustration Eugen Bachmann-Geiser

Retards et embouteillages sont le lot quotidien du trafic aérien.

La sécurité aérienne en question

DE SEPP MOSER

En Europe, le trafic aérien se congestionne. La forte augmentation des vols empêche la fluidité du trafic et provoque toujours plus d'engorgements et de retards.

DELAYED – LATE ARRIVAL – CANCELLED.

Pour qui prend de temps en temps l'avion, ces trois mots qui figurent au tableau d'affichage des aéroports n'ont pas de secret. Les causes de ce chaos sont multiples. Mais la principale tient au fait que le contrôle aérien n'est plus à la hauteur de sa tâche.

La libéralisation du marché a profité aux compagnies aériennes, qui se livrent une concurrence acharnée. Conséquence: l'offre s'est étoffée, le nombre des passagers a augmenté et, par voie de conséquence, les vols sont de plus en plus nombreux. Les aéroports suivent le mouvement en développant également leurs offres – pas toujours assez rapidement, mais tout de même.

Contrôle aérien à la traîne

Par contre, du côté du contrôle aérien, rien ne bouge ou presque. Depuis des décennies,

Sepp Moser est journaliste libre spécialisé dans l'aéronautique.

c'est le royaume des bureaucrates, des structures rigides et des syndicats inflexibles. A l'ère de l'intégration européenne, ils empêchent la bonne marche du trafic aérien. Il y a, en Europe, 49 centres de contrôle aérien travaillant selon 31 systèmes nationaux sur des appareils provenant de 18 fournisseurs différents. Les ordinateurs fonctionnent selon 22 systèmes d'exploitation différents et dans 30 langues. Dans de nombreux pays, les aiguilleurs du ciel sont, de plus, des fonctionnaires.

La sécurité aérienne

Un avion de ligne doit, pour chacun de ses vols, obtenir le feu vert de toutes les instances de sécurité aérienne concernées. Cette autorisation détermine quand, par quelle route et à quelle altitude l'appareil peut voler. Les aiguilleurs du ciel veillent à ce que les couloirs aériens empruntés par l'avion soient libres. Pour autant qu'ils travaillent avec efficacité et des appareils modernes, ils peuvent sans risque autoriser des mouvements à intervalles relativement serrés. Ils gèrent donc beaucoup d'avions à l'heure. Alors que ceux qui travaillent avec des consignes de travail rigides, des appareils dépassés et une mauvaise ambiance de travail n'ont qu'une capacité restreinte. SM

Il n'est donc pas surprenant que les retards aient augmenté de 44 pour cent pour un accroissement de 5 pour cent du trafic en 1998 – les chiffres de 1999 sont encore incomplets. Les résultats pour la Suisse, où la sécurité aérienne est plus ou moins privatisée et généralement relativement efficace, sont encore pires: 73,26 pour cent d'accroissement des retards pour 6,81 pour cent de trafic en plus. Chaque avion avait en moyenne 22 minutes de retard, par exemple, dans la région de Zurich.

Des ébauches de solution continentale, telle qu'Eurocontrol par exemple, se sont avérées politiquement trop sensibles et donc inappropriées. D'ailleurs, l'objectif à lui seul est révélateur: il s'agit non de réduction, mais d'augmentation des retards(!) dans la mesure où l'on veut limiter l'augmentation des retards au quintuple de la croissance du trafic.

La concurrence comme remède miracle?

Un assainissement du trafic aérien européen n'est possible, selon un nombre grandissant d'experts, que par le biais de l'introduction d'un élément de concurrence. On l'a vu pour les compagnies aériennes nationales, qui ont immédiatement gagné en dynamique lorsqu'elles ont été exposées à la concurrence découlant de la libéralisation du marché. C'est exactement ce qui pourrait se passer pour les sociétés de contrôle aérien. Sans les monopoles nationaux, le niveau des prestations dans le domaine du contrôle aérien serait renforcé. Mais on en est encore très éloigné. 