# Performances et viabilité du système aéronautique européen

2008/0127(COD) - 25/06/2008 - Document de base législatif

OBJECTIF : réviser la législation sur le ciel unique européen afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen.

CONTEXTE : la Commission européenne a adopté le second paquet législatif relatif au **Ciel unique européen II**. Les propositions qui le composent visent à améliorer les performances du système aéronautique européen dans des domaines essentiels comme la sécurité, la capacité, l'efficacité des opérations de vol, la rentabilité et l'environnement dans le respect des objectifs impératifs de sécurité (voir également COD/2008/0128).

Le paquet législatif Ciel unique européen II repose sur quatre piliers: la mise à jour de la législation en vigueur depuis 2004; le plan directeur SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research) ou pilier technologique; le pilier « sécurité » et un plan d'action sur la capacité aéroportuaire.

CONTENU: la présente proposition apporte plusieurs améliorations à la législation initiale sur le ciel unique européen, notamment en définissant des objectifs de performance contraignants pour les prestataires de service de navigation aérienne, une fonction de gestion du réseau européen pour assurer la convergence entre les réseaux nationaux, et une date définitive pour l'amélioration des performances par les États membres, d'abord selon une approche coopérative transfrontière désignée par « blocs d'espace aérien fonctionnels ».

Les principaux éléments de la proposition sont les suivants :

**Désignation et indépendance des autorités nationales de surveillance** : les États membres devront désigner ou instituer, conjointement ou individuellement, un ou plusieurs organismes comme leur autorité nationale de surveillance chargée d'assumer les tâches qui lui sont assignées au titre du règlement. Les autorités nationales de surveillance doivent : i) être indépendantes, au moins fonctionnellement, de toute autre entité publique ou privée ; ii) exercer leurs compétences de manière impartiale et transparente ; iii) disposer des ressources humaines et financières suffisantes pour exercer leurs fonctions.

**Organe consultatif de branche** : la Commission devra instituer un « organe consultatif de branche » comprenant les prestataires de services de navigation aérienne, les associations d'usagers de l'espace aérien, les aéroports, l'industrie aéronautique et les organismes professionnels de représentation du personnel. Le rôle de cet organe sera de conseiller la Commission sur la mise en œuvre du ciel unique européen.

**Partenaires sociaux** : ceux-ci devront être informés et consultés sur toutes les mesures ayant des implications sociales importantes. Le comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500 /CE de la Commission concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre partenaires sociaux au niveau européen devra également être consulté.

**Système d'amélioration des performances**: pour parvenir à une gestion du trafic aérien et à des services de navigation aérienne plus performants, la proposition établit un cadre pour la définition, la réalisation et le respect d'objectifs contraignants dans des domaines essentiels de performance en tenant compte des politiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ce cadre prévoit un mécanisme approprié de compte rendu, d'examen, d'évaluation et de diffusion des données de performance de gestion

du trafic aérien et des services de navigation aérienne, ainsi que des mesures incitatives et dissuasives adaptées pour favoriser la réalisation des objectifs.

**Exigences de sécurité**: la Commission devra arrêter des mesures d'exécution qui intègrent les dispositions pertinentes des exigences réglementaires de sécurité d'Eurocontrol (ESARR), ainsi que leurs modifications ultérieures, entrant dans le champ d'application du règlement. Il est précisé que les États membres ne peuvent pas refuser de désigner un prestataire de services de navigation aérienne au motif qu'il est établi dans un autre État membre ou qu'il appartient à des ressortissants de cet État membre.

**Blocs d'espace aérien fonctionnels** : les États membres devront prendre toutes les mesures nécessaires à la création de blocs d'espace aérien fonctionnels, le plus rapidement possible et d'ici à la fin de 2012 au plus tard, afin d'atteindre la capacité et l'efficacité maximales du réseau de gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen, de maintenir un niveau élevé de sécurité et de contribuer aux performances globales du système de transport aérien et à la réduction de l'impact sur l'environnement. Les États membres doivent coopèrer autant que possible à cette fin.

**Système de tarification des services de navigation aérienne** : celui-ci devra contribuer à une plus grande transparence dans la fixation, l'imposition et la perception des redevances dues par les usagers de l'espace aérien, à la rentabilité de la fourniture des services de navigation aérienne et à l'efficacité des opérations de vol, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal. Ce système doit également être compatible avec la convention de Chicago de 1944, relative à l'aviation civile internationale et avec le système de redevances de route d'Eurocontrol.

**Région européenne d'information de vol (REIV):** une REIV englobant l'espace aérien sous la responsabilité des États membres doit faciliter la planification commune et l'exploitation intégrée afin d'éliminer les goulets d'étranglement régionaux. La Communauté et ses États membres demanderont à l'OACI de créer et de reconnaître une région européenne d'information de vol (REIV) unique. À cette fin, pour les questions relevant de la compétence de la Communauté, la Commission présentera, si nécessaire, une recommandation au Conseil.

**Information aéronautique** : sans préjudice de la publication par les États membres de l'information aéronautique, la Commission, en collaboration avec Eurocontrol, devra veiller à la disponibilité, par voie électronique, d'une information aéronautique de haute qualité, présentée sous une forme harmonisée et répondant aux exigences de tous les usagers concernés quant à la qualité et la mise à disposition en temps utile des données.

**Règles de l'air et classification de l'espace aérien**: la Commission devra arrêter des mesures d'exécution afin: i) d'intégrer les dispositions pertinentes des normes de l'OACI et les pratiques recommandées concernant les règles de l'air, avec les adaptations et améliorations appropriées le cas échéant; ii) d'harmoniser l'application de la classification de l'espace aérien de l'OACI, avec les adaptations et améliorations appropriées le cas échéant, de façon à permettre la fourniture ininterrompue des services de navigation aérienne dans le ciel unique européen.

**Gestion et conception du réseau** : le réseau de gestion du trafic aérien doit permettre une utilisation optimale de l'espace aérien et, aux utilisateurs de celui-ci, d'emprunter le trajet qu'ils préfèrent, tout en donnant un accès maximal à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne. Afin d'atteindre ces objectifs, la Commission devra veiller à ce que les fonctions suivantes soient exercées: i) conception du réseau de routes européen; ii) coordination et affectation des ressources limitées, en particulier des radiofréquences et des codes de répondeur radar; iii) autres tâches exigées par le réseau de gestion du trafic aérien, telles que définies dans le plan directeur ATM.

**Comitologie** : la Commission doit avoir la compétence d'adapter les mesures à l'évolution technique ou opérationnelle ainsi que de définir les critères et procédures de base pour l'exercice de certaines fonctions

de gestion du réseau. Ces mesures doivent être arrêtées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle.