Performances et viabilité du système aéronautique européen

2008/0127(COD) - 08/12/2008

En adoptant le rapport de M. Marian-Jean MARINESCU (ALDE, UK), la commission des transports et du tourisme a amendé, en première lecture de la procédure de codécision, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen.

Les principaux amendements sont les suivants :

Approche ascendante: le rapport souligne que le moyen le plus efficace pour créer un ciel unique européen est une approche descendante. Néanmoins, cette dernière n'ayant pu faire l'objet d'un accord politique, l'objectif est désormais d'accélérer les processus mis en place sur la base de l'approche ascendante.

Eurocontrol: un nouveau considérant précise que la réforme prévue d'Eurocontrol devrait être réalisée avant l'entrée en vigueur du présent règlement. Elle devrait être réalisée de manière à garantir que les tâches communautaires qui sont confiées à Eurocontrol en vertu du règlement relatif au ciel unique européen sont compatibles et ne sont pas contradictoires avec d'autres aspects de ses travaux liés aux tâches et compétences qui lui reviennent en tant qu'organisation internationale.

Mise en œuvre : la mise en œuvre du cadre réglementaire doit être planifiée en fonction de la réalisation du projet SESAR, de manière à créer le ciel unique européen avant le lancement de la troisième phase du programme SESAR, à savoir la phase de déploiement. Selon les députés, le déploiement du programme SESAR à partir de 2014 devrait être réalisé directement sur la base du ciel unique, plutôt que sur la base de blocs d'espace aérien fonctionnels, en vue d'éviter une multiplication inutile des coûts. À cet égard, des efforts devraient être fournis pour aligner la création du ciel unique sur la phase de déploiement de SESAR.

Définitions : de nouvelles définitions, conformes aux définitions de la convention OACI, ont été ajoutées : « droit de transit », « certificat », « service d'information de vol », « services d'alerte ».

Indépendance : un amendement précise que l'autorité nationale de surveillance doit être indépendante dans l'exercice de ses fonctions, tout en prenant en compte les réglementations nationales. Cette indépendance doit être assurée par la mise en place de systèmes de gestion et de contrôle appropriés.

Extension du ciel unique : la Communauté devrait viser et concourir à étendre le ciel unique européen à des pays qui ne sont pas membres de l'Union européenne, dans le cadre des accords conclus avec les pays tiers voisins, dans le cadre d'Eurocontrol, ou dans le cadre d'accords relatifs aux blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB).

Concertation entre les parties concernées : les députés suggèrent de tenir compte de la nécessité d'une concertation appropriée entre les parties concernées, et soulignent le rôle de l'organe consultatif de branche (OCB) et du comité de dialogue sectoriel (CDS). En outre, il est clarifié que les dispositions d'exécution peuvent être élaborées par différents organismes.

Système d'amélioration des performances : pour accroître les performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau dans le ciel unique européen, et après consultation des parties intéressées, un système d'amélioration des performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau devrait être instauré. Ce système reposera sur: i) des objectifs de performance communautaires dans des domaines de performance clés, notamment la sécurité, le respect de l'environnement, la capacité et la rentabilité; ii) des plans de performance nationaux ou régionaux, incluant des objectifs de performance compatibles avec les objectifs de performance communautaires; iii) et l'examen, le contrôle et l'analyse comparative périodiques des performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau.

Les **objectifs de performance communautaires** pour les prestataires de services de navigation aérienne et les fonctions de réseau seront arrêtés par la Commission après avoir pris en compte la contribution des acteurs non étatiques aux niveaux national et régional. Les plans nationaux ou régionaux seront établis par des acteurs non étatiques. Ils devront inclure des objectifs nationaux ou régionaux contraignants et un mécanisme incitatif approprié, tel qu'adopté par le ou les États membres. La Commission devra adopter les plans nationaux ou régionaux en assurant la cohérence entre les objectifs nationaux ou régionaux et les objectifs de performance communautaires. Elle devra procéder régulièrement à une évaluation de la réalisation des objectifs de performance et en notifiera les résultats au comité du ciel unique.

Les amendements proposés définissent de manière détaillée les procédures qui s'appliquent au système d'amélioration des performances.

Examen périodique du règlement: la Commission devrait adresser un premier rapport dix-huit mois après l'entrée en vigueur du règlement et par la suite tous les ans.

Inspections : chaque autorité de surveillance nationale devrait organiser les inspections et les enquêtes nécessaires, y compris des contrôles sur les effectifs requis, pour vérifier le respect des exigences du règlement.

Certificats : les autorités de surveillance nationales devront délivrer des certificats aux prestataires de services de navigation aérienne lorsqu'ils respectent les exigences communes visées au règlement. Des certificats pourront être délivrés pour chacun des services de navigation aérienne définis dans le règlement-cadre même dans le cas d'un ensemble de services, lorsqu'un prestataire de services de la circulation aérienne, quel que soit son statut juridique, exploite et entretient ses propres systèmes de communication, de navigation et de surveillance. Les certificats devront être régulièrement contrôlés.

Blocs d'espace aérien fonctionnels : la Commission et les États membres devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de blocs d'espace aérien fonctionnels, d'ici à la fin de 2011 au plus tard (plutôt que 2012).

Coordinateur : pour faciliter la réalisation du ciel unique européen moyennant les blocs d'espace aérien fonctionnels, la Commission devrait nommer une personnalité politique de haut rang coordinateur du système de blocs d'espace aérien fonctionnels. Le coordinateur serait nommé par la Commission en accord avec les États membres et après consultation du Parlement européen. Il aurait pour rôle principal de faciliter les accords de haut niveau et de trouver les meilleures solutions qui permettront de surmonter les difficultés, de manière à accélérer la création des blocs d'espace aérien fonctionnels et la coordination entre eux.

Accord civil et militaire : au vu des modifications apportées par le présent règlement, le renouvellement de l'accord civil et militaire signé en 2004 concernant la gestion de blocs d'espace aérien spécifiques est jugé nécessaire.

Coûts : le système de tarification devrait être rentable pourvu que les objectifs de performance soient atteints. En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels, les États membres devraient adopter, par un accord-cadre, un système de convergence permettant d'établir une redevance unique qui soit conforme au système d'amélioration des performances.

Les députés estiment que le choix des incitants financiers pour contribuer à une amélioration de la performance ne devrait pas viser les utilisateurs de l'espace aérien. Les objectifs d'amélioration de la performance devraient cibler, dans le cadre du ciel unique européen, les prestataires de services en situation de monopole. Par conséquent, les avantages financiers et les amendes devraient être employés pour inciter les prestataires de services à respecter leurs objectifs de performance.

Projets communs : les députés souhaitent que des projets communs soient élaborés en vue d'aider les usagers de l'espace aérien et/ou les prestataires de services de navigation aérienne à perfectionner les infrastructures collectives de navigation aérienne, et à améliorer la fourniture de services de navigation aérienne et l'utilisation de l'espace aérien. La Commission devra mettre à disposition des moyens financiers, notamment des fonds du réseau transeuropéen, des bourses de la Banque européenne d'investissement, ainsi que des recettes de vente de quotas générées grâce à l'intégration de l'aviation dans le cadre du système communautaire d'échange de quotas d'émission, en vue de financer des projets communs, dans le cadre financier pluriannuel, notamment pour accélérer la mise en œuvre du SESAR. La Commission pourra également décider que les redevances peuvent servir à financer partiellement des projets communs.

Avant de rendre une décision, la Commission devra procéder à une analyse coûtbénéfice indépendante et à une consultation sur le fond visant à aboutir à un accord le plus large possible avec les prestataires de services et les utilisateurs de l'espace aérien.

Application des principes de l'économie de marché : la Commission devra prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir l'application des principes de l'économie de marché à la fourniture et à la désignation des services dans les domaines de la communication, la navigation, la surveillance, la météorologie et l'information aéronautique d'ici fin 2010 au plus tard.

La Commission est invitée à soumettre une recommandation sur une région européenne d'information de vol (REIV) unique, au plus tard le **31 décembre 2012.**