Performances et viabilité du système aéronautique européen

2008/0127(COD) - 21/10/2009 - Acte final

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

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (CE) n° 1070/2009 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.

CONTENU : le Conseil a adopté deux règlements visant à accroître les performances et la sécurité du système aéronautique européen - le premier d'entre eux renforce la législation sur le ciel unique européen et le deuxième étend les missions de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Les deux règlements ont été adoptés à la suite d'un accord intervenu en première lecture avec le Parlement européen.

Le règlement sur le ciel unique européen modifie quatre règlements existant adoptés en 2004 :

- Règlement (CE) nº 549/2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ;
- Règlement (CE) nº 550/2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen,
- Règlement (CE) nº 551/2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen ;
- Règlement (CE) nº 552/2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien.

Depuis l'adoption de ces règlements, il est apparu nécessaire de les consolider et de répondre à un certain nombre de défis liés en particulier:

- au développement durable - réduction de l'impact de l'aviation sur l'environnement, par exemple par la création d'un réseau européen rationnel de routes aériennes comprenant notamment des routes plus courtes pour le trafic intracommunautaire;
- aux performances - les performances du réseau en termes de réduction des retards et de baisse des coûts pour les usagers de l'espace aérien;
- aux questions de gouvernance - assurer une surveillance du système transparente et correcte au niveau national et au niveau de l'UE.

Les principales dispositions du nouveau règlement sont les suivantes:

Objectif et champ d'application : le nouveau règlement précise que l'initiative « ciel unique européen » a pour objectif de renforcer les normes de sécurité actuelles de la circulation aérienne, de contribuer au développement durable du système de transport aérien et d'améliorer les performances globales du système de gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale en Europe afin de répondre aux besoins de tous les usagers de l'espace aérien.

Le ciel unique européen comporte un réseau paneuropéen cohérent de routes ainsi que des systèmes de gestion du réseau et du trafic aérien, fondés uniquement sur des critères de sécurité, d'efficacité et techniques, au profit de tous les usagers de l'espace aérien. À cet effet, le règlement établit un cadre réglementaire harmonisé pour la création du ciel unique européen.

L’application du règlement ne porte pas atteinte à la souveraineté des États membres sur leur espace aérien ni aux besoins des États membres en ce qui concerne les questions d’ordre public, de sécurité publique et de défense. Le règlement ne s’applique pas aux opérations et à l’entraînement militaire.

L’application du règlement ne porte pas atteinte aux droits et aux devoirs des États membres découlant de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale. Dans ce contexte, le règlement vise également à aider les États membres à remplir leurs obligations au titre de la convention de Chicago.

Blocs d'espace aérien fonctionnels : au plus tard le **4 décembre 2012**, les États membres devront prendre toutes les mesures nécessaires à la mise en œuvre de blocs d’espace aérien fonctionnels afin d’atteindre la capacité et l’efficacité nécessaires 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 devront coopérer entre eux dans toute la mesure du possible, en particulier les États membres créant des blocs d’espace aérien fonctionnels voisins. Le cas échéant, la coopération pourra également s’étendre aux pays tiers prenant part aux blocs d’espace aérien fonctionnels.

Les blocs d'espace aérien fonctionnels devront également assurer la cohérence avec le réseau européen de routes et faciliter la cohérence avec les objectifs de performance communautaires. Des dispositions sont prévues en ce qui concerne l’évaluation par Commission du respect des exigences par chaque bloc d’ espace aérien fonctionnel.

Coordonnateur du système de blocs d’espace aérien fonctionnels : afin de faciliter la création de blocs d’espace aérien fonctionnels, la Commission pourra nommer une personne physique en qualité de coordonnateur du système de blocs d’espace aérien fonctionnels. Le coordonnateur contribuera, à la demande de tous les États membres concernés et, le cas échéant, des pays tiers prenant part au même bloc d’espace aérien fonctionnel, à la résolution des difficultés surgissant au cours de leur processus de négociation de manière à accélérer la création des blocs d’espace aérien fonctionnels. Il devra agir en toute impartialité, en particulier à l’égard des États membres, des pays tiers, de la Commission et des parties intéressées.

Système d'amélioration des performances : un système d'amélioration des performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau sera instauré, comprenant: a) des objectifs de performance communautaires dans les domaines essentiels de performance que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et la rentabilité; b) des plans nationaux ou des plans établis l'échelle des blocs d'espace aérien fonctionnels, comportant des objectifs de performance compatibles avec les objectifs de performance communautaires; et c) l'examen périodique, le contrôle et l'analyse comparative des performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau.

La période de référence pour le système d'amélioration des performances sera de 3 ans au moins et de 5 ans au plus. Au cours de cette période, si les objectifs nationaux ou fixés au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels ne sont pas atteints, les États membres et/ou les autorités nationales de surveillance appliqueront les mesures appropriées qu'ils ont définies. La Commission procèdera à des évaluations régulières de la réalisation des objectifs de performance et en présentera les résultats au comité du ciel unique.

Région européenne supérieure d’information de vol (RESIV) : dans la perspective de la création de blocs d’espaces aériens fonctionnels et de la mise sur pied du système de performances, la Commission déterminera et prendra en compte les conditions nécessaires à la création par la Communauté d’une région européenne d’information de vol unique, à solliciter par les États membres auprès de l’OACI conformément aux procédures établies par ladite organisation ainsi qu’aux droits, aux obligations et aux responsabilités des États membres en vertu de la convention relative à l’aviation civile internationale de Chicago.

En englobant l'espace aérien sous la responsabilité des États membres, la région européenne d' information de vol unique devra faciliter la planification commune et l'exploitation intégrée afin d' éliminer les goulets d'étranglement régionaux. Elle devra être suffisamment souple pour tenir compte des besoins spécifiques tels que la densité du trafic et le niveau de complexité requis.

Gestion et conception du réseau : les fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien doivent permettre une utilisation optimale de l'espace aérien et donnent aux usagers de l'espace aérien la possibilité d' emprunter le trajet qu'ils préfèrent, tout en donnant un accès maximal à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne. Ces fonctions de réseau visent à appuyer les initiatives prises au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels et elles doivent être exercées dans le respect du principe de séparation entre les tâches de réglementation et les tâches opérationnelles.

Autorités nationales de surveillance: le règlement renforce les principes régissant le degré d'autonomie des autorités nationales de surveillance chargées de superviser la fourniture de services aéronautiques dans les États membres.

Les autorités nationales de surveillance ont un rôle clé à jouer dans la mise en œuvre du ciel unique européen. Elles devront prendre des mesures appropriées pour assurer un degré élevé de sécurité, notamment la possibilité de délivrer un certificat spécifique pour chaque type de service de navigation aérienne. La Commission devra faciliter la coopération régulière entre ces autorités afin de leur permettre d'échanger leurs meilleurs pratiques et d'élaborer une approche commune, y compris par la coopération renforcée à l'échelle régionale.

Les autorités nationales de surveillance auront la latitude de tenir compte des spécificités nationales ou régionales lorsqu'elles élaborent leurs plans nationaux ou régionaux. De plus, elles doivent être **indépendantes des prestataires de services de navigation aérienne**. Afin de garantir cette indépendance, les autorités nationales de surveillance et ces prestataires doivent être bien séparés, au moins au niveau fonctionnel. Les autorités nationales de surveillance doivent exercer leurs compétences de manière impartiale, indépendante et transparente.

Projets communs : des projets communs sont susceptibles de contribuer au succès de la mise en œuvre du plan directeur GTA (système de gestion du trafic aérien). Ces projets contribueront en outre à la réalisation des objectifs du règlement visant à améliorer la performance du système aéronautique européen dans des domaines clés comme la capacité, l'efficacité des opérations de vol, la rentabilité et la viabilité environnementale, dans le respect des objectifs impératifs de sécurité.

La Commission pourra également décider d'établir des projets communs pour les fonctions liées au réseau, lesquelles revêtent une importance particulière pour l'amélioration de la performance globale de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne en Europe.

Consultation des parties intéressées : les États membres devront instaurer des mécanismes de consultation en vue d'une participation appropriée des parties intéressées, y compris les organisations professionnelles représentant les personnels, à la mise en œuvre du ciel unique européen. La Commission mettra en place un mécanisme de consultation au niveau communautaire. Le texte contient une énumération des parties intéressées.

Rapport : la Commission examinera périodiquement l'application du règlement et adressera un rapport au Parlement européen et au Conseil, une première fois au plus tard le 4 juin 2011 et ensuite à la fin de chaque période de référence.

Réexamen : la Commission présentera, au plus tard le 4 décembre 2012 , une étude évaluant les effets juridique, sécuritaire, industriel, économique et social de l'application des principes de l'économie de

marché à la fourniture de services de communication, de navigation, de surveillance et d’information aéronautique, au regard des principes organisationnels existants ou possibles et en tenant compte de l'évolution des blocs d'espace aérien fonctionnel et des technologies à disposition.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 04/12/2009. L’article 6, paragraphes 2 et 6, du règlement (CE) n° 551/2004 modifié par le présent règlement s’applique à partir de la date indiquée dans les mesures d’exécution respectives mais au plus tard le 04/12/2012.