Transport aérien: entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic SESAR

2005/0235(CNS) - 24/01/2011 - Document de suivi

En application du Règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil, la Commission présente un rapport sur l'évaluation intermédiaire de l'entreprise commune SESAR (SJU) et de l'avancement de la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien. Le programme de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen (SESAR) est le pilier technologique de l'initiative «ciel unique européen» (SES). SESAR a défini, développe et déploiera une nouvelle génération de technologies, systèmes et procédures de qualité pour la gestion du trafic aérien (ATM).

SESAR s'articule en trois phases: la phase de définition (2005-2008), la phase de développement (2008-2013) et la phase de déploiement (2013-2020). La SJU est un partenariat public-privé ayant le statut d'organisme de l'UE pour la période du 27.02.2007 au 31.12.2016.

Résultats de l'évaluation : la conclusion générale des premières évaluations intermédiaires est que la SJU a obtenu de **bons résultats** au cours de la période considérée en ce qui concerne la mise sur pied et le développement de son organisation ainsi que l'exécution des tâches qui lui ont été confiées. Il ressort aussi que les parties prenantes de la SJU sont, en règle générale, satisfaits de ses prestations.

Mise en œuvre du règlement : les dispositions du règlement sur la SJU ont été **mises en œuvre correctement** pendant la période considérée, bien qu'avec un peu de retard dans certains cas. La modification du règlement sur la SJU, qui transforme la SJU en un organisme de l'UE, a ralenti le processus de mise sur pied, notamment en raison de la nécessité d'adopter le nouveau règlement financier, les nouveaux contrats de travail avec le personnel et les nouveaux principes comptables exigés pour les organismes de l'UE.

Résultats obtenus par la SJU et méthodes de travail : en règle générale, la SJU a mis en œuvre les activités prévues et **obtenu les résultats escomptés**. Le niveau général de satisfaction des parties prenantes concernant le travail de la SJU est élevé. Parmi les aboutissements majeurs de la période considérée, la SJU est notamment parvenue à:

- réunir et engager les parties prenantes sur un programme commun de R&D;
- développer un programme de travail qui favorise la rationalisation et la cohérence, en évitant les lacunes et les chevauchements;
- développer les méthodes et outils nécessaires à la mise en œuvre du programme;
- mettre en route plusieurs projets à brève échéance sans transiger sur les exigences de qualité et sur les besoins de coordination entre les modules de travail et les projets.

Le défi auquel la SJU est confrontée est de maintenir sa capacité à coordonner les modules de travail et les projets et à valider les éléments à livrer. Les membres de la SJU sont tous conscients de l'importance d'un cadre efficace de gestion des risques qui les implique d'entrée de jeu. Un «**cadre de gestion des risques de l'entreprise**» est en cours d'élaboration et devrait être introduit en 2010. Les processus et outils de communication devraient être développés plus avant pour répondre aux besoins de communication différents des membres fondateurs, des membres de la SJU et des autres parties prenantes, des membres et non-membres du conseil d'administration.

Situation financière générale : la SJU a mis en œuvre un cadre approprié en conformité avec le règlement financier de la SJU et selon le principe de la bonne gestion financière. Plusieurs mesures sont actuellement prises par la SJU pour concrétiser ces améliorations. **Tous les membres de la SJU ont officialisé leurs engagements financiers** en concluant des accords dans ce sens avec la SJU:

- la Commission apporte 700 millions EUR, entièrement en espèces;
- Eurocontrol apporte 700 millions EUR, dont 535 millions EUR en nature et 165 millions EUR en espèces;
- les autres membres ont engagé un montant total de 537 millions EUR, dont 5% en espèces.

Plan directeur : ce plan devrait être considéré comme la référence européenne pour une planification stable et crédible qui permet aux parties prenantes d'anticiper les nouvelles fonctionnalités en les alignant sur les cycles d'investissement et en planifiant les activités d'ajustement. Le plan directeur pilote le programme de travail pour la phase de développement et il sera également un **outil essentiel du pilotage pour la phase de déploiement**. Il intègre des domaines dans lesquels les performances peuvent être améliorées, des éléments du nouveau concept de gestion du trafic aérien, une analyse coûts-avantages et établit une feuille de route pour la mise en œuvre des améliorations opérationnelles dans le cadre d'un programme de travail cohérent. Le plan directeur de SESAR a été transféré d'Eurocontrol à la SJU le 7.11.2008.

Le 30.3.2009, le Conseil a approuvé le plan directeur de SESAR en tant que version initiale du plan directeur fournissant la feuille de route pour les phases de développement et de déploiement du programme SESAR. Le Conseil a également confirmé la modernisation de la gestion du trafic aérien, et les calendriers proposés pour cette modernisation restent une priorité stratégique absolue pour l'UE. Le conseil d'administration de la SJU a adopté le plan directeur le 12.6.2009.

Phase de développement : les activités de recherche et développement de la SJU ont été lancées le 3.6.2009. Un an plus tard, 85% des 300 projets ont été lancés, dont 160 environ ont effectivement entrepris des travaux de R&D. Pour les projets les plus avancés, les premiers éléments à livrer ont déjà été présentés à la SJU. À l'heure actuelle, 1500 experts de 16 membres dans 17 États différents travaillent, dans le cadre de la SJU, à élaborer et valider le futur système européen de gestion du trafic aérien.

La priorité actuelle est d'obtenir des avantages rapides à partir des premiers résultats concernant la gestion des informations, l'attribution des routes et le guidage du trafic, ainsi que la partie aérienne de la gestion des trajectoires. **La SJU devrait produire les premières technologies validées d'ici au début de 2012**.

Phase de déploiement: le plan directeur prévoit **3 modules de mise en œuvre** qui sont subordonnés les uns aux autres. Le module de mise en œuvre I (IP1) contient les fonctionnalités et technologies de base validées du concept opérationnel SESAR qui ne nécessitent pas de travaux de recherche supplémentaires et sont prêtes à être déployées. IP1 jette les bases du déploiement ultérieur des fonctionnalités plus avancées. À ce stade du programme, **seul IP1 est en cours de déploiement** par les différents intervenants de la gestion du trafic aérien. Tous les outils permettant les améliorations opérationnelles de l'IP1 ont été validés et industrialisés et sont soit prêts à être déployés soit déjà déployés.

L'IP1 est une phase de déploiement cruciale car tout retard dans la mise en œuvre des mesures à court terme compromet sérieusement le programme SESAR. Pour répondre au besoin impératif de piloter le déploiement de l'IP1, la Commission a mis sur pied un **groupe de pilotage de l'IP1**. Créé le 27.4.2010, le groupe formulera des recommandations à la Commission, aux États membres de l'UE, à Eurocontrol, à la SJU et aux investisseurs privés afin de réduire les écarts entre le plan de déploiement, tel qu'il est prévu dans le plan directeur, et la réalité.