# Cadre pour la réalisation du ciel unique européen

2001/0060(COD) - 16/12/2015 - Document de suivi

Conformément au règlement (CE) n° 549/2004, la Commission a présenté un rapport sur la mise en œuvre et les progrès accomplis dans la réalisation du ciel unique européen (SES) au cours de la période 2012-2014.

Depuis le lancement de l'initiative sur le ciel unique européen en 2000, **deux paquets législatifs ont été adoptés et presque intégralement mis en œuvre**. Leurs objectifs étaient de réduire la fragmentation de l' espace aérien européen et d'en accroître la capacité en introduisant des nouvelles règles relatives à la sécurité, à la gestion de l'espace aérien, à la transparence des coûts et à l'interopérabilité. La législation adoptée en 2009 (paquet de mesures SES II), qui vise à accélérer la mise en œuvre d'un ciel véritablement unique dès 2012, est en cours de mise en œuvre, il est donc possible d'en évaluer les résultats.

**1) Résultats en matière de performance** : pour la première période de référence du système de performance du ciel unique européen (**PR 1 - 2012-2014**), les principaux constats sont les suivants :

**- *Sécurité*** : aucun accident mortel partiellement imputable à la gestion du trafic aérien n'est survenu depuis 2011. **Le nombre d'incidents graves ne cesse de baisser depuis 2010** et des améliorations considérables ont été réalisées en matière de gestion de la sécurité. Le système de gestion du trafic aérien (ATM) manque toutefois de transparence, les incidents n'étant pas automatiquement signalés.

**- *Environnement*** : l'efficacité horizontale des vols en route (liaisons plus courtes) s'est quelque peu améliorée, mais les compagnies aériennes ont parfois privilégié les liaisons les moins coûteuses (en termes de zones tarifaires) aux liaisons les plus courtes ; **en 2014, l'efficacité des vols atteignait 4,9%**, manquant ainsi de peu l'objectif fixé à 4,67% pour la première période de référence.

Ces dernières années, **l'incidence positive** du ciel unique européen sur la gestion du trafic aérien d'un point de vue environnemental est **principalement due au projet SESAR**. En effet, les améliorations de SESAR sur les plans technologique et opérationnel permettent de définir des **trajectoires de vol plus directes** et d'assurer le déroulement régulier des montées et des descentes. Un résultat majeur a été obtenu sur le plan opérationnel avec le lancement de la mise en œuvre du cheminement libre dans l'espace aérien supérieur, qui permet d'emprunter des trajectoires plus directes, de faire des économies de coût et de réduire les émissions de $CO_2$.

**- *Capacité*** : des progrès satisfaisants ont été accomplis en matière de **réduction des retards** liés à la capacité. En 2012 et en 2013, l'objectif à l'échelle de l'UE était atteint. En 2013, le retard moyen ATFM (dû à la gestion des courants de trafic aérien) en route a diminué **de 15%** par rapport à 2012, tandis que le volume du trafic a diminué de 1,3%. En revanche, le secteur de l'ATM n'est pas parvenu à atteindre l'objectif du réseau qui consistait à **réduire les retards à 0,5 minute par vol en 2014**.

**- *Efficacité économique*** : les prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) ont pu diminuer leurs bases de coût grâce à un volume de trafic moins élevé que prévu. Chaque année, **les coûts réels se situaient entre 3,4% et 5,9% en deçà des coûts prévus** (ou coûts fixés). En raison de la baisse du trafic aérien, les coûts unitaires réels en route étaient supérieurs de 0,4% par rapport à l'objectif fixé à l'échelle de l'UE pour 2014.

Le fait que les objectifs de performance n'ont pas été atteints en 2014, malgré un volume de trafic moins élevé que prévu, indique qu'il faudra **redoubler d'efforts** dans le courant de la deuxième période de référence (PR 2 – 2015-2019).

**-** ***Fragmentation du secteur*** : le secteur européen de l'ATM reste fragmenté et les coûts de ses services sont relativement élevés. Les usagers paient environ **10,5 milliards EUR par an** (en redevances, en coûts liés aux retards et en manque d'efficacité des vols), ce qui signifie que le coût unitaire des services de navigation aérienne est particulièrement élevé.

**-** ***Un réseau renforcé*** : le rapport note que la fonction de gestionnaire de réseau a évolué pour devenir **une entité efficace, reconnue par les parties prenantes et apportant de réels gains quotidiens de performance** au réseau de l'UE et aux pays voisins. Le gestionnaire de réseau a directement contribué à ramener les retards en route en deçà des objectifs fixés dans les plans de capacité présentés par les États membres de l'UE. La coordination au niveau du réseau a permis de réduire les incidences d'événements imprévus, comme une série de grèves en 2013 et en 2014 dans certains États membres, notamment en France.

**-** ***Blocs d'espace aérien fonctionnels*** : les neuf blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB), qui devaient être mis en place pour le 4 décembre 2012 au plus tard, sont maintenant créés. En revanche, les objectifs opérationnels des FAB **n'ont pas été atteints en ce qui concerne l'optimisation de l'espace aérien et des ressources**, ce qui entraîne non seulement un manque d'efficacité pour le système européen de gestion du trafic aérien mais aussi des **surcoûts de l'ordre de 5 milliards EUR par an**. Des procédures d' infraction ont été ouvertes contre 23 États membres.

**2) Conditions sociales et d'emploi** : ces conditions se sont **améliorées** pour les personnes travaillant dans le secteur du transport aérien, y compris dans la gestion du trafic aérien. Des **actions syndicales** continuent toutefois d'être menées dans le secteur de l'ATM, notamment en France, alors que dans d'autres pays, la paix sociale a été constamment garantie par le recours à un dialogue constructif entre dirigeants et salariés.

**3) Évolution institutionnelle et réglementaire** :

- plusieurs organes ont été créés depuis 2011 et agissent avec succès. En 2014, la désignation de l'organe d'évaluation des performances («***Performance Review Body***», PRB) a fait l'objet d'une prolongation dans le temps ;

- **Eurocontrol** a été désignée gestionnaire de réseau jusqu'en 2019 et a exercé les fonctions de réseau et a coordonné la réaction aux situations de crise ;

- pour ce qui est du pilier technique, l'Entreprise commune EC SESAR a été créée en 2007 dans le but de moderniser le système européen d'ATM en coordonnant tous les efforts de recherche et de développement de l'UE dans ce domaine. Le gestionnaire du déploiement du SESAR a été désigné par la Commission en 2014 ;

- le paquet législatif SES II a **élargi les compétences de l'Agence européenne de sécurité aérienne** (AESA) aux questions relatives à la gestion du trafic aérien et aux aérodromes ;

- le comité directeur de l'Agence européenne de défense (AED) a demandé à l'AED de faciliter la **coordination des points de vue militaires** sur le ciel unique européen et le déploiement de SESAR ;

- des initiatives ont été lancées par la Commission (telles que la communication intitulée «*Une nouvelle ère de l'aviation - Ouvrir le marché de l'aviation à l'utilisation civile de systèmes d'aéronefs télépilotés*»), envisageant la possibilité d'adopter un **cadre réglementaire européen** pour assurer l'exploitation sûre et sécurisée des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS).

**4) Approche préconisée pour le ciel unique européen et défis à venir** : la Commission insiste sur la nécessité :

- de soutenir le développement du secteur européen de l'aviation en augmentant sa compétitivité, en maintenant des **normes élevées** et en investissant dans **l'innovation**. Au cours des deux prochaines décennies, la technologie va probablement devenir le principal moteur dans le développement du ciel unique européen. Le secteur devrait jouer un rôle plus efficace dans le déploiement de solutions axées sur le réseau et dans la fourniture de services communs et virtuels ;

- de prendre en compte **la dimension mondiale** de la gestion du trafic aérien afin d'optimiser les performances dans l'exploitation des aéronefs ;

- de **renforcer le dialogue social** pour assurer l'efficacité de la gestion des changements concernant les ressources humaines dans le secteur de la gestion du trafic aérien, limitant ainsi les actions syndicales ;

- de **garantir la stabilité réglementaire**, c'est-à-dire la mise en œuvre cohérente et en temps voulu de la réglementation de l'UE, et l'efficacité des interventions réglementaires sur le marché en cas de persistance de conditions de monopole parmi des ANSP.

Pour ce qui est des toutes prochaines étapes, les actions menées au cours de la période 2015-2019 devraient se concentrer sur :

- **la mise en œuvre intégrale et réussie du SES II et le démarrage de la mise en œuvre du** SES II+ dès son adoption ;

- la **poursuite des investissements dans le projet SESAR** qui devrait permettre d'apporter des améliorations importantes dans la manière dont fonctionne le système de gestion du trafic aérien en Europe. Toutes les parties prenantes devraient continuer à contribuer à la réalisation des objectifs liés aux indicateurs de performance clés (sécurité, efficacité économique, capacité et durabilité environnementale) :

- les **défis nouveaux et existants** en ce qui concerne : i) la saturation imminente des capacités aéroportuaires, ii) l'intégration des RPAS dans un espace aérien non réservé et iii) la résilience du secteur de la gestion du trafic aérien face aux attaques informatiques.