

Mise en œuvre du ciel unique européen

2013/0186(COD) - 01/10/2024 - Position du Conseil

Le Conseil a adopté sa position en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte).

L'objectif de la refonte est d'améliorer le fonctionnement, l'organisation et la gestion des espaces aériens dans l'Union européenne et la prestation des services de navigation aérienne afin de renforcer les capacités, de réduire les coûts et d'accroître la capacité d'adaptation du système, tout en essayant de réduire l'impact de l'aviation sur l'environnement et le climat.

Les principaux éléments de la position du Conseil sont les suivants :

Objet et champ d'application

La position du Conseil maintient les principaux objectifs du ciel unique européen: renforcer la sécurité, répondre aux besoins en matière de capacités et contribuer à réduire les émissions de CO₂, tout en offrant un rapport coût-efficacité satisfaisant.

L'application du règlement ne porte pas atteinte à la **souveraineté des États membres sur leur espace aérien** ni aux exigences 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 militaires.

Autorités nationales de surveillance

Une autorité nationale de surveillance sera désignée par l'État membre pour évaluer le respect, par les prestataires de services de navigation aérienne, de certaines exigences, telles que la viabilité financière et la structure organisationnelle, en coopération avec l'autorité nationale compétente chargée de la certification des prestataires de services de navigation aérienne. Les États membres pourront décider d'assigner ces tâches à l'une ou l'autre autorité.

Les autorités nationales de surveillance (ANS) doivent être **indépendantes**, notamment sur le plan décisionnel, des prestataires de services de navigation aérienne (PSNA). Dans le cas où elles ne sont pas juridiquement distinctes de ces prestataires, mais seulement dissociées d'un point de vue fonctionnel, les États membres devront informer la Commission des mesures prises pour satisfaire aux exigences d'indépendance. Les ANS pourront être associées à une autorité nationale compétente, à condition que leurs décisions soient prises de manière indépendante. Les États membres doivent garantir que le personnel se conforme à certaines exigences d'indépendance.

Les États membres auront aussi la possibilité de **fusionner les fonctions de supervision économique et de supervision de la sécurité** au sein de la même entité administrative.

Fourniture de services

Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés pourront décider **d'acquérir des services de soutien** (services de communication, de navigation et de surveillance, services d'information aéronautique, services de données pour la circulation aérienne et services météorologiques) **aux conditions du marché** ou selon d'autres formes d'accords lorsque les règles horizontales en matière de passation de marchés (directive 2014/24/UE et directive 2014/25/UE) ne s'appliquent pas. Pour ce qui est de l'acquisition de services de la circulation aérienne terminaux aux fins du contrôle des aéroports et du

contrôle d'approche, les États membres pourront autoriser la passation de marchés aux conditions du marché.

Évaluation des performances

Les autorités nationales de surveillance et la Commission évalueront conjointement les performances des services de navigation aérienne, dans le respect des principes de subsidiarité et de proportionnalité. La Commission sera assistée dans ce processus par un **conseil d'évaluation des performances indépendant**, qui jouera un rôle consultatif, sera établi en tant qu'entité stable et permanente et sera financé par le budget de l'UE.

Modulation des redevances

La position du Conseil introduit la possibilité d'une modulation obligatoire des redevances en route afin d'encourager les usagers de l'espace aérien à **favoriser l'amélioration des performances climatiques et environnementales**, notamment le recours aux itinéraires disponibles les plus économes en carburant et l'utilisation accrue de technologies de propulsion propres de substitution, sous réserve d'une étude de faisabilité qui déterminera la contribution et la valeur ajoutée d'une telle modulation et évaluera son incidence sur la circulation aérienne, la fourniture de services, les coûts administratifs et les parties prenantes.

Fonctions du réseau

Le règlement énumère **neuf fonctions de réseau**: i) conception et utilisation de structures de l'espace aérien; ii) gestion des courants de trafic aérien; iii) coordination des ressources limitées; iv) facilitation de la délégation de la fourniture de services de la circulation aérienne; v) fourniture de capacités de contrôle du trafic aérien; vi) gestion de crises de réseau; vii) attribution en matière de retard ATFM (gestion des courants de trafic aérien); viii) gestion de la planification, du suivi et de la coordination des activités de mise en œuvre du déploiement des infrastructures dans le réseau européen de gestion du trafic aérien; ix) suivi du fonctionnement des infrastructures du réseau européen de gestion du trafic aérien.

La liste des fonctions de réseau est exhaustive et couvre tous les aspects nécessaires à la gestion du réseau. Le règlement précise que ces fonctions de réseau doivent être exécutées par les États membres et toutes les parties prenantes concernées avec la contribution du gestionnaire de réseau.

Perspective de réseau

La perspective du réseau est renforcée par l'ajout de nouvelles fonctions de réseau et l'assignation au gestionnaire de réseau actuel, **Eurocontrol**, de tâches supplémentaires clairement définies afin qu'il puisse mieux contribuer à une utilisation durable et efficace de l'espace aérien. Les États membres sont pleinement associés aux décisions d'importance stratégique pour le réseau.