

Mise en œuvre du ciel unique européen

2013/0186(COD) - 11/11/2024 - Acte final

OBJECTIF : réforme du ciel unique européen.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte).

CONTENU : le règlement fixe des règles pour la création et le bon fonctionnement du **ciel unique européen** en vue de renforcer les normes de sécurité 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.

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 nouveau règlement ne s'applique pas aux opérations et à l'entraînement militaires.

Autorités nationales de surveillance (ANS)

Une autorité nationale de surveillance doit être désignée par chaque 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 ANS doivent être **indépendantes** de tous les prestataires de services de navigation aérienne sur le plan organisationnel, hiérarchique et décisionnel, et être juridiquement ou fonctionnellement distinctes des prestataires de services de navigation aérienne. 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 doivent informer la Commission des mesures prises pour satisfaire aux exigences d'indépendance.

Le règlement prévoit que les prestataires de services de navigation aérienne et l'ANS peuvent **faire partie de la même organisation** pour autant qu'ils soient séparés sur le plan fonctionnel et qu'ils satisfassent à des exigences d'indépendance. Les États membres pourront **fusionner des fonctions de supervision en matière économique et de sécurité** au sein de la même entité administrative, cette solution réduisant les formalités administratives et s'adaptant aux modèles organisationnels existants.

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.

Objectifs de performance à l'échelle de l'Union

La Commission adoptera des actes d'exécution fixant les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne en route dans les domaines de performance clés que sont **le**

climat et l'environnement, la capacité et l'efficacité économique. Les États membres devront adopter, pour chaque période de référence, un projet de plan de performance. Le gestionnaire de réseau devra élaborer un projet de plan de performance du réseau.

Fourniture de services

Les prestataires de services de la circulation aérienne pourront acheter des services de communication, de navigation et de surveillance, des services d'information aéronautique, des services de données pour la circulation aérienne ou des services météorologiques destinés à la navigation aérienne (MET) **aux conditions du marché**. Les États membres pourront également autoriser les exploitants d'aéroports à acheter des services de la circulation aérienne terminaux aux fins du contrôle d'aérodrome ou des tels services aux fins du contrôle d'approche, aux conditions du marché.

Modulation des redevances

Pour réduire l'empreinte carbone du secteur de l'aviation, le règlement 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. Cette modulation sera subordonnée à étude de faisabilité qui en déterminera la contribution et la valeur ajoutée et évaluera son incidence sur la circulation aérienne, la fourniture de services, les coûts administratifs et les parties prenantes.

Fonctions de réseau

Les fonctions de réseau de système de gestion du trafic aérien (GTA) doivent conduire à une utilisation durable et efficiente de l'espace aérien et des ressources limitées. Elles doivent aussi donner aux usagers de l'espace aérien la possibilité d'emprunter des trajectoires et des profils de vol optimisés sur le plan de l'environnement et du climat, tout en donnant un accès équitable et raisonnable à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne et en réduisant au minimum les encombrements.

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 dans les bandes de fréquence aéronautiques utilisées pour la circulation aérienne générale, en particulier des radiofréquences, et la coordination des codes de transpondeur radar; 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 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 efficiente de l'espace aérien. Les États membres sont pleinement associés aux décisions d'importance stratégique pour le réseau.

Gestion souple de l'espace aérien

Les États membres doivent assurer, en tenant compte des caractéristiques et de la nature de l'activité militaire dans chaque État membre ainsi que de l'organisation des questions militaires relevant de leur responsabilité, l'application dans le ciel unique européen du concept de gestion souple de l'espace aérien.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 2.12.2024. Certaines dispositions s'appliquent à partir du 2.12.2026.

