Informations de base

2000/2053(COS) COS - Procédure sur un document stratégique (historique)	Procédure terminée
Transport aérien: création du ciel unique européen **Subject** 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	ATKINS Sir Robert (PPE-DE)	26/01/2000

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	ZIMERAY François (PSE)	24/02/2000
ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2324	2000-12-20
Transports, télécommunications et énergie	2292	2000-10-02
Transports, télécommunications et énergie	2364	2001-06-27
Transports, télécommunications et énergie	2279	2000-06-26

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
01/12/1999	Publication du document de base non-législatif	COM(1999)0614	Résumé
18/02/2000	Annonce en plénière de la saisine de la commission		

23/05/2000	Vote en commission		Résumé
23/05/2000	Dépôt du rapport de la commission	A5-0141/2000	
26/06/2000	Débat au Conseil		Résumé
06/07/2000	Décision du Parlement	T5-0345/2000	Résumé
06/07/2000	Débat en plénière		
06/07/2000	Fin de la procédure au Parlement		
02/10/2000	Débat au Conseil		
20/12/2000	Débat au Conseil		
24/04/2001	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2000/2053(COS)
Type de procédure	COS - Procédure sur un document stratégique (historique)
Sous-type de procédure	Document stratégique de la Commission
Base juridique	Règlement du Parlement EP 148
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	RETT/5/12307

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A5-0141/2000 JO C 067 01.03.2001, p. 0009	23/05/2000	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T5-0345/2000 JO C 121 24.04.2001, p. 0181-0470	06/07/2000	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(1999)0614	01/12/1999	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2000)1018	07/06/2000	Résumé

Transport aérien: création du ciel unique européen

2000/2053(COS) - 01/12/1999 - Document de base non législatif

OBJECTIF: évaluer les mesures à prendre d'urgence ainsi que les réformes structurelles à mettre en place en vue de la création d'un ciel unique européen. CONTENU: aujourd'hui un vol sur trois en Europe n'est pas à l'heure. Le retard moyen est de 20 minutes et peut atteindre plusieurs heures en période de pointe. Sur la base de ce constat, le Conseil a invité la Commission, le 17 juin 1999, à présenter une communication sur les mesures récentes et en cours visant à réduire les retards constatés dans le trafic aérien et la congestion, de manière à permettre au Conseil d'évaluer l'incidence de ces actions et de statuer sur les nouvelles initiatives à prendre. En analysant la situation, la présente communication fait apparaître que malgré tous les efforts déployés jusqu'à présent, de nouvelles actions doivent être engagées si l'on veut garantir que la gestion du trafic aérien contribue à la réalisation des politiques communautaires, notamment en matière de fonctionnement du marché intérieur et de protection de l'environnement, ainsi qu'à l'amélioration du niveau de sécurité des citoyens. La congestion de l'espace aérien exige la mise en oeuvre à court terme de mesures autres que techniques afin de prévenir une nouvelle situation de crise; à cet égard la Commission utilisera la réunion ministérielle de la Conférence européenne de l'Aviation civile de janvier 2000 pour déclencher les initiatives nécessaires. Elle exige également la mise en oeuvre de réformes structurelles pour permettre la création d'un ciel unique grâce à une gestion intégrée de l'espace aérien et au développement de nouveaux concepts et procédures de gestion du trafic aérien. La Commission préconise les mesures d'urgence suivantes: - une programmation doit être mise en place par tous les acteurs, sous la responsabilité d'Eurocontrol, pour donner un cadre de référence commun aux prestataires de services et aux compagnies aériennes; à cette fin, une structure de coordination doit être créée au sein d'Eurocontrol, - Eurocontrol doit également être en mesure de concevoir des itinéraires de délestage et de prescrire en situation de crise l'utilisation de ces itinéraires, - Eurocontrol doit enfin pouvoir développer des plans d'urgence pour faire face à des situations de crise résultant d'événements imprévus (météo, grèves etc..) ou à des phénomènes externes (ex: guerre des Balkans). Au-delà des réponses techniques et opérationnelles communes, la création d'un ciel unique européen suppose une réorganisation substantielle des structures et de l'utilisation de l'espace aérien. Cette réorganisation devrait s'appuyer sur les orientations suivantes: - le découpage des secteurs et la définition des routes doivent se faire indépendamment des frontières, - la répartition de l'espace aérien entre les utilisations civiles et militaires doit tenir compte des nouvelles réalités géopolitiques et entrer dans un cadre cohérent et efficace. L'amélioration de la gestion du trafic aérien suppose également: la mise en place de nouveaux mécanismes de prise de décision plus transparents, entraînant l'adhésion d'un grand nombre de participants; l'application des décisionscollectives, notamment pour ce qui concerne les capacités à mettre en oeuvre par chaque État membre de façon à éviter les goulets d'étranglement; le développement de procédures et d'outils nouveaux (ex: intensification et accélération du projet Galileo); l'application des principes fondamentaux du traité relatifs à la prestation de service et à la concurrence en vue d'améliorer la qualité des services et la sécurité. La Commission est d'avis qu'un grand nombre de ces actions doit se développer en priorité au sein d'Euroconrol. Pour ce faire, la Commission saisira le Conseil de propositions d'action au sein d'Eurocontrol pour réformer ses méthodes de travail. Elle compte également mettre en place deux cadres de travail qui l'assisteront dans le développement et la mise en oeuvre de ces orientations: un dialogue sera ouvert avec les partenaires sociaux et un groupe à haut niveau sera constitué sous la présidence du Commissaire en charge des transports. La Commission fera rapport dans un délai de 6 mois pour permettre le suivi de la mise en oeuvre des orientations proposées dans la présente communication.

Transport aérien: création du ciel unique européen

2000/2053(COS) - 26/06/2000

Le Conseil a été informé par la Commissaire De Palacio des travaux menés jusqu'ici au sein du Groupe à haut niveau qu'elle préside. Il a pris note des interventions des délégations et il a souligné le fait que les travaux de ce Groupe devront se poursuivre ultérieurement et que - comme il a été agréé au Conseil Européen de Santa Maria da Feira - la Commission a été invitée à présenter un rapport final au cours du premier semestre de 2001, dans la perspective de la présentation de propositions appropriées.

Transport aérien: création du ciel unique européen

2000/2053(COS) - 27/06/2001

Le Conseil a pris acte des informations que Mme DE PALACIO, vice-présidente de la Commission, a communiquées sur la question du "ciel unique européen". Il convient de rappeler qu'en juin 1999, le Conseil "Transport" a invité la Commission à lui présenter une communication sur les mesures visant à résoudre le problème des retards toujours plus importants dans le trafic aérien. En décembre 1999, la Commission a présenté une communication visant à mettre en place un ciel unique européen. À Göteborg, le Conseil européen a rappelé l'importance de l'initiative "Ciel unique européen" et a noté que des contacts sur la question de son application territoriale étaient en cours entre les États membres concernés. Il a exprimé l'espoir que ces contacts permettront de parvenir rapidement à un accord. La Commission a indiqué qu'elle comptait présenter des propositions détaillées en vue de la réalisation d'un "Ciel unique" d'ici 2004.

Transport aérien: création du ciel unique européen

2000/2053(COS) - 06/07/2000 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

En adoptant le rapport de M. Robert ATKINS (PPE/DE, UK), le Parlement européen se félicite de la communication de la Commission qui contribue largement à lutter contre la saturation de l'espace aérien. Il considère toutefois que la mise en place du ciel unique européen sur la base d'une réglementation commune et d'une séparation des fonctions ne doit pas faire obstacle à la mission de service public du contrôle aérien et doit laisser aux États membres le choix du statut des opérateurs qui le fournissent. Le Parlement demande au Conseil d'arrêter une décision politique invitant la Commission à créer un ciel unique européen dans un marché unique afin de tirer le meilleur parti de l'espace aérien européen, tout en maintenant le principe de subsidiarité, ainsi que l'égal accès à l'espace aérien pour tous les utilisateurs. Il estime que la Commission devrait représenter les intérêts des États membres au Conseil d'Eurocontrol et oeuvrer conjointement avec tous les États membres de cette organisation à la réformer pour qu'elle redevienne une autorité régulatrice et technique. Le Parlement estime qu'une large priorité doit être accordée à l'interopérabilité de la nouvelle technologie et au lancement d'initiatives de recherche et de développement technologique d'envergure européenne propres à développer des

systèmes intelligents de transport aérien (ex: Galileo). Il s'agirait de se pencher en priorité sur les problèmes de capacités en matière de trafic aérien. Le Parlement considère que l'organisme qui élabore la réglementation devrait être indépendant de celui qui veille à son application et que ceux qui sont lésés devraient disposer d'un recours contre ce dernier. De plus, il conviendrait de définir des critères objectifs et indépendants permettant de mesurer et de récompenser les améliorations et les succès. Enfin, une échelle de pénalités devrait être établie sans porter atteinte à la sécurité. Le Parlement invite le Conseil à procéder rapidement à une révision du tracé, de la protection et de l'utilisation de l'espace aérien militaire, dans le but de parvenir à une coopération harmonieuse entre les services aériens civils et militaires. Il demande à la Commission d'évaluer les mesures possibles à court terme pour remédier aux causes de retard. Il estime que toutes ces propositions devraient être mises en oeuvre d'ici décembre 2000 au plus tard.

Transport aérien: création du ciel unique européen

2000/2053(COS) - 07/06/2000 - Document annexé à la procédure

Dans une note d'information, la Commission présente un rapport intermédiaire sur les travaux réalisés au sein du groupe de haut niveau présidé par Mme de Palacio, Commissaire en charge des transports. Les débats qui ont eu lieu jusqu'ici au sein du groupe de haut niveau et du groupe "Questions industrielles et sociales" montrent qu'un large consensus se dégage autour des grandes orientations suivantes: - pour promouvoir la sécurité, améliorer l'efficacité et garantir la continuité des activités de transport aérien, il faut confier la gestion du trafic aérien en Europe à une autorité réglementaire forte qui établira des règles précises en ce qui concerne la sécurité, les conditions économiques de la fourniture des services et la définition de l'utilisation de l'espace aérien; - la réglementation doit être cohérente dans l'ensemble de l'Europe. Cela implique tout d'abord de définir des règles de haut niveau d'une manière uniforme pour tous les États membres. Il faut également prévoir des mécanismes qui garantiront une application effective dans toute l'Europe, non seulement par les États mais aussi par les prestataires de services et les utilisateurs; - l'espace aérien est une ressource commune et devrait être conçu et dirigé de cette façon sans frontières intérieures. Au-dessous de cet espace aérien pan-européen, il y aurait une structure nationale répondant aux besoins locaux (contraintes locales, accès aux aéroports, impératifs militaires) mais compatible avec la planification et la conception pan-européenne; - la mise en oeuvre du ciel unique européen pourrait être organisée par étapes, ce qui permettrait de mettre en oeuvre une gestion plus intégrée, en commençant par l'espace aérien supérieur (au-dessus d'une certaine altitude) en progressant par étapes pour atteindre l'objectif fixé; - tous les utilisateurs - aviation commerciale, aviation générale et forces armées - doivent avoir accès à l'espace aérien et aucune zone ne doit être réservée en permanence à une catégorie d'utilisateurs quelconque. Les règles devront tenir compte des particularités de l'utilisation militaire de l'espace aérien. Les utilisateurs civils et militaires sont disposés à améliorer les accords relatifs à la coordination de l'utilisation de l'espace aérien et à établir des procédures d'arbitrage; - la participation et l'engagement actifs des contrôleurs aériens est la clé de la réussite de la réforme. Les autorités réglementaires et les États membres devront améliorer le recrutement et investir dans la qualité des ressources humaines en organisant des formations pour rendre la profession plus attrayante; - il faut inciter et, le cas échéant, obliger les prestataires de services, les aéroports et les utilisateurs de l'espace aérien à utiliser des équipements dont l'interopérabilité est garantie, à adopter de nouvelles technologies et à développer la coopération de manière à optimiser les performances du système. Le rapport du groupe de haut niveau fournira des précisions sur ces orientations et formulera des recommandations pour l'organisation concrète du nouveau cadre. Le cadrecommunautaire pourrait fournir des instruments efficaces pour réglementer ce secteur. La Commission continuera à travailler avec les représentants des États membres, mais aussi avec les partenaires sociaux et industriels de manière à pouvoir finaliser le rapport avant octobre 2000 et présenter ainsi des propositions dans les meilleurs délais.