Informations de base

2001/0060(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Cadre pour la réalisation du ciel unique européen Abrogation 2013/0186(COD) Modification 2008/0127(COD) **Subject** 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
DELE Délégation PE au comité de conciliation	FAVA Claudio (PSE)	11/07/2003

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	FAVA Claudio (PSE)	20/11/2001
RETT Politique régionale, transports et tourisme	FAVA Claudio (PSE)	20/11/2001

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
BUDG Budgets		
CONT Contrôle budgétaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
JURI Juridique et marché intérieur	RIPOLL Y MARTÍNEZ DE BEDOYA Carlos (PPE-DE)	06/11/2001
ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union

Formation du Conseil	Réunions	Date

européenne	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	2525	2003-09-22
	Transports, télécommunications et énergie	2472	2002-12-05
	Transports, télécommunications et énergie	2420	2002-03-25
	Transports, télécommunications et énergie	2438	2002-06-17
	Transports, télécommunications et énergie	2452	2002-10-03
	Agriculture et pêche	2494	2003-03-17

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Energie et transports	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
10/10/2001	Publication de la proposition législative	COM(2001)0123	Résumé
25/10/2001	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
25/03/2002	Débat au Conseil		
17/06/2002	Débat au Conseil		Résumé
10/07/2002	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
10/07/2002	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0258/2002	
03/09/2002	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0391/2002	Résumé
03/09/2002	Débat en plénière		
03/10/2002	Débat au Conseil		
26/11/2002	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2002)0658	Résumé
18/03/2003	Publication de la position du Conseil	15851/3/2002	Résumé
27/03/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
12/06/2003	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
12/06/2003	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0219/2003	
02/07/2003	Débat en plénière		
03/07/2003	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0324/2003	Résumé
22/09/2003	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
14/10/2003	Réunion formelle du Comité de conciliation		
09/12/2003	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A5-0010/2004	
20/01/2004	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3690/2003	
28/01/2004	Débat en plénière		
29/01/2004	Décision du Parlement, 3ème lecture	T5-0041/2004	Résumé
02/02/2004	Décision du Conseil, 3ème lecture		

10/03/2004	Signature de l'acte final		
10/03/2004	Fin de la procédure au Parlement		
31/03/2004	Publication de l'acte final au Journal officiel		
09/12/2004	Décision finale du comité de conciliation		Résumé

Informations techniques

Référence de la procédure	2001/0060(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation 2013/0186(COD) Modification 2008/0127(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CODE/5/19810

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0258/2002	10/07/2002	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0391/2002 JO C 272 13.11.2003, p. 0030-0296 E	03/09/2002	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0219/2003	12/06/2003	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0324/2003 JO C 074 24.03.2004, p. 0666-0752 E	03/07/2003	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A5-0010/2004	09/12/2003	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T5-0041/2004 JO C 096 21.04.2004, p. 0019-0100 E	29/01/2004	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	07251/2003	11/03/2003	
Position du Conseil	15851/3/2002 JO C 129 03.06.2003, p. 0001-0010 E	18/03/2003	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2001)0123 JO C 362 18.12.2001, p. 0251 E	10/10/2001	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(2002)0658	26/11/2002	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(2003)0363	25/03/2003	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2003)0514	27/08/2003	Résumé
Document de suivi	COM(2007)0845	20/12/2007	Résumé
Document de base non législatif	COM(2011)0731	14/11/2011	Résumé
Document de suivi	COM(2015)0663	16/12/2015	Résumé
Document de suivi	SWD(2018)0062	01/03/2018	
Document de suivi	SWD(2018)0063	01/03/2018	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
CofR	Comité des régions: avis	CDR0004/2002 JO C 278 14.11.2002, p. 0013	15/05/2002	
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0839/2002 JO C 241 07.10.2002, p. 0024	17/07/2002	
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3690/2003	20/01/2004	
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32006R1032 JO L 186 07.07.2006, p. 0027-0045	06/07/2006	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Règlement 2004/0549
JO L 096 31.03.2004, p. 0001-0008 Résumé

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.

Cadre pour la réalisation du ciel unique européen

2001/0060(COD) - 17/06/2002

Le Conseil a pris note des travaux menés sous Présidence espagnole au sujet de la réalisation du ciel unique européen. A la suite d'un échange de vues entre les délégations, la Présidence a pu constater qu'elles étaient favorables à ce que le ciel unique européen puisse devenir réalité dans les délais mentionnés dans les conclusions du Conseil européen de Barcelone. Dans cette optique, l'adhésion de la Communauté à EUROCONTROL représenterait un progrès important vers la réalisation du ciel unique européen. La Présidence a constaté qu'une large majorité de délégations approuvait les lignes directrices qu'elle a présentées sur la base des travaux qui ont été consacrés aux éléments clés de l'ensemble des règlements relatifs au ciel unique. Ces éléments sont les suivants: - la date de mise en place du ciel unique (2004); - l'application de la réglementation économique; - les fonctions et la procédure du Comité du Ciel unique; - les relations avec EUROCONTROL; - la coopération avec les autorités militaires; et - l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien. Ces lignes directrices, qui figurent en annexe, devraient constituer une bonne base pour l'orientation des travaux futurs sur ces propositions.

Cadre pour la réalisation du ciel unique européen

2001/0060(COD) - 26/11/2002 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission tient compte, en totalité ou partiellement, de 23 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. Les autres amendements ne sont pas acceptés. La Commission accepte tels quels les amendements ayant pour objet: - d'introduire un régime efficace de sanctions contre les opérateurs qui enfreignent les règles; - de clarifier ou d'améliorer le texte du règlement en insistant sur la consultation des partenaires sociaux, les besoins de la défense nationale, la nécessité de disposer d'une capacité suffisante, l'exécution optimale des vols, les indicateurs de performance, la sécurité et l'établissement de rapports sur les évolutions dans le secteur. La Commission accepte en partie ou sur le principe les amendements tendant à : - confirmer la nature de service public des services de navigation aérienne; - introduire une disposition indiquant sa collaboration avec l'organe exécutif d'Eurocontrol, à savoir l'Agence Eurocontrol; - énoncer clairement qu'il ne suffira pas d'adopter le train de mesures législatives constitué du règlement-cadre et des trois règlements particuliers pour que le ciel unique européen devienne rapidement une réalité; - affirmer que les États membres doivent intervenir dans la détermination du statut et de la structure des prestataires de services de navigation

aérienne, ainsi que du caractère d'intérêt général des missions qui leur sont confiées, ce qui concerne plus particulièrement le contrôle du trafic aérien; - déterminer clairement les limites du ciel unique européen; - préciser que la définition et l'application de concepts techniques et d'exploitation s'effectuent dans le cadre de programmes faisant intervenir toutes les parties et prenant en considération les normes internationales; - étendre le champ des clauses de sauvegarde pour des motifs de sécurité et de défense de façon à permettre la libération rapide de l'espace aérien dans les cas où les forces armées doivent intervenir promptement; - mentionner le principe de la consultation des professionnels; - rappeler que les États membres sont soumis aux obligations imposées par les conventions de l'OACI et d'Eurocontrol; - n'autoriser la participation que d'une seule partie intéressée (les utilisateurs de l'espace aérien) au processus décisionnel et introduire une exigence particulière (l'interopérabilité).

Cadre pour la réalisation du ciel unique européen

2001/0060(COD) - 10/10/2001 - Document de base législatif

OBJECTIF : améliorer la gestion du trafic aérien, afin de réaliser le Ciel Unique européen d'ici le 31 décembre 2004. CONTENU : la Commission propose un paquet législatif sur la gestion du trafic aérien traitant de tous les domaines de la navigation aérienne : réglementation, économie, sécurité, environnement, opération, technologie et institutions. Le paquet couvre tous les usages de l'espace aérien, civils et militaires, et associe également les partenaires du contrôle aérien, y compris les acteurs industriels et les contrôleurs. Outre la présente proposition de règlement-cadre, le paquet comprend également trois propositions de règlements spécifiques concernant la prestation de services de navigation aérienne (voir COD/2001/0235), l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien (voir COD/2001/0236) et l'interopérabilité des équipements (voir COD/2001/0237). Les mesures proposées sont basées sur le rapport du groupe à haut niveau sur la création du Ciel Unique européen, présidé par Loyola de Palacio et composé des représentants civils et militaires des États membres. Le nouveau règlement cadre propose : - une nouvelle organisation institutionnelle de l'espace aérien ainsi que des nouvelles méthodes de travail, - la fixation d'une date limite pour l'achèvement du ciel unique : le 31 décembre 2004, - l'institution d'un nouveau cadre institutionnel qui confie à la Communauté européenne un rôle réglementaire et à Eurocontrol un rôle complémentaire de préparation et de mise en oeuvre de la législation. Les autorités nationales veilleront à l'application des règles. Ce cadre veille aussi à organiser les rapports entre autorités civiles et militaires, la participation des pays non européens et la consultation industrielle et sociale, - la définition des principes de base de l'organisation et de l'utilisation de l'espace aérien, de la prestation de services et de l'interopérabilité. Les principales caractéristiques de l'organisation proposée sont les suivantes : 1) Une prise en compte équitable des besoins de tous les utilisateurs, tant civils que militaires : en application de ses compétences d'exécution, la Commission propose d'élaborer et d'adopter les nouvelles réglementations en s'appuyant sur un comité unique pour tous les aspects de la navigation aérienne civile. Elle recommande que ce comité, composé de représentants des États membres, comprenne deux membres afin d'offrir la possibilité aux États membres d'y faire participer un représentant des utilisateurs militaires. De plus, les mécanismes de la politique commune de défense pourraient être utilisés pour permettre une coopération militaire en vue de coordonner la navigation aérienne militaire et de définir et mettre en oeuvre les mesures militaires pertinentes. 2) L'organisation d'un dialogue industriel et social : la Commission propose la création d'un organe de consultation composé d'experts de toutes les organisations européennes parties prenantes dans la navigation aérienne civile. Cet organe assistera la Commission dans l'élaboration des mesures techniques. Elle propose également l'extension des mécanismes du dialogue social à la gestion du trafic aérien. Ce dialoguepermettra notamment d'examiner les initiatives à promouvoir dans le domaine des conditions de travail et de la formation des contrôleurs. 3) Un cadre institutionnel intégrant la Communauté dans la dimension paneuropéenne : l'organisation européenne de la sécurité de la navigation aérienne, Eurocontrol, sera étroitement associée. La Commission étendra sa coopération avec elle du domaine de la recherche au domaine réglementaire (préparation, mise en oeuvre) afin d'utiliser au mieux l'expertise d'Eurocontrol. En outre, la Commission poursuivra ses efforts pour débloquer l'adhésion de l'Union européenne à Eurocontrol.

Cadre pour la réalisation du ciel unique européen

2001/0060(COD) - 27/08/2003 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

Sur les 18 amendements à la position commune adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture, la Commission en accepte 5 intégralement et 6 dans leur principe, sous réserve d'une reformulation. Elle rejette les 7 autres amendements dans leur intégralité. La Commission accepte intégralement les amendements visant à : - supprimer la référence aux exercices d'entraînement militaires qui figurait respectivement dans le considérant 19 et dans la clause de sauvegarde ; - étendre à tous les services de la circulation aérienne le concept d'autorités publiques nécessitant une séparation entre les fonctions réglementaire et opérationnelle; - prévoir des ajouts qui clarifient le champ d'application de l'examen des performances et de l'évaluation de l'impact. La Commission accepte dans leur principe, sous réserve d'une reformulation, les amendements visant à : - souligner combien il importe de consulter l'industrie sur la mise en oeuvre du ciel unique européen et, à cette fin, à introduire le concept d'un "groupe consultatif de branche"; - introduire un mécanisme permettant de prendre des sanctions à l'encontre des opérateurs qui ne respectent pas les règles. Ce mécanisme devrait toutefois être défini de manière uniforme dans toute la Communauté et lié aux obligations imposées aux transporteurs aériens et aux prestataires de services; - rétablir le texte de la proposition de la Commission concernant le champ d'application du règlement "cadre"; - préciser que le statut juridique des prestataires de services est laissé au choix des États membres. Enfin, la Commission rejette les amendements visant à : - limiter l'objectif des services de navigation aérienne à la protection des passagers et des résidents; - modifier les définitions des concepts de "gestion des courants de trafic aérien" et de "secteur"; - introduire une référence à la dimension militaire du comité du ciel unique et à la participation d'Eurocontrol à ce comité; - imposer à la Commission d'intervenir de manière conséquente pour étendre le ciel unique européen aux pays européens non membres de l'UE; - imposer à la Commission d'utiliser les procédures de travail d'Eurocontrol, y compris ses processus de consultation, pour l'élaboration des mesures d'exécution.

Cadre pour la réalisation du ciel unique européen

2001/0060(COD) - 20/12/2007 - Document de suivi

Le règlement (CE) n° 549/2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen exige de la Commission qu'elle examine l'application de la législation sur le ciel unique et qu'elle adresse périodiquement un rapport au Parlement européen et au Conseil. Le présent rapport est le premier

consacré aux progrès de la mise en œuvre de la législation. La Commission y expose également son point de vue sur la nécessité de continuer à développer le ciel unique. Le rapport reprend également un grand nombre des recommandations formulées en juillet 2007 par un deuxième groupe de haut niveau (GHN), créé pour examiner le futur cadre réglementaire aérien en matière d'aviation.

Le rôle de la Communauté dans la gestion du trafic aérien (ATM) : la politique communautaire en matière d'aviation est une réussite exemplaire. La libéralisation a réduit le prix des billets et a offert un choix plus vaste au consommateur. Grâce à l'élargissement de l'Union européenne et à la politique de voisinage, le marché européen de l'aviation a été étendu à 37 pays, soit 500 millions de citoyens. Toutefois, l'aviation doit également répondre à la pression toujours plus forte de l'évolution de la société et aux préoccupations grandissantes que suscitent ses effets sur l'environnement. Un secteur des transports aériens concurrentiel et durable nécessite un système de gestion du trafic aérien (ATM) hautement performant. Compte tenu des prévisions de croissance du trafic, une modernisation structurelle et technologique s'impose, à laquelle tout le secteur européen de la gestion du trafic aérien doit participer activement.

Les limites actuelles de la gestion du trafic aérien : la gestion du trafic aérien en Europe se caractérise par un degré élevé de **fragmentation**, qui entraîne des coûts supplémentaires significatifs pour les usagers de l'espace aérien, un allongement inutile des durées de vol (et, en corollaire, des effets sur l'environnement), des retards dans la mise en place de nouvelles technologies et procédures et, de ce fait, une amélioration moins grande de l'efficacité. Elle empêche également le secteur ATM de développer des économies d'échelle et les centres en route d'avoir une taille optimale. Selon les estimations, la réduction de la fragmentation permettrait de réaliser des économies de l'ordre de 2 milliards d'euros par an. L'actuel **réseau de routes européen** reste un amalgame de routes nationales: cette situation fait peser une autre charge financière inutile d'environ 1,4 milliard d'euros sur les compagnies aériennes et génère 4,8 millions de tonnes de CO_2 par an. Le **marché des services de navigation aérienne**, qui représente 8 milliards d'euros, est clairement fragmenté le long des frontières. Sur le plan opérationnel, 10 centres de contrôle régionaux pourraient se substituer aux 50 actuels. Enfin, malgré les progrès technologiques du secteur de l'aviation en général, le **contrôle du trafic aérien** (ATC) demeure essentiellement artisanal.

L'adoption de la législation sur le ciel unique européen a fait entrer l'ATM dans le champ de compétence de la Communauté et a permis de créer une base juridique solide couvrant un large éventail d'activités. Toutefois, durant la phase de mise en œuvre, des lacunes ont été détectées dans la législation actuelle :

Plusieurs activités ont été menées à bien :

- la création d'un cadre juridique et institutionnel pour le ciel unique ;
- la distinction entre la réglementation et la prestation des services de navigation aérienne ;
- des avancées en matière de sécurité ;
- l'harmonisation des régimes de licence des contrôleurs de la circulation aérienne ;
- la transparence des tarifs ;
- l'amélioration de l'utilisation de l'espace aérien ;
- l'accélération de l'innovation technologique ;
- la création d'un mécanisme d'interopérabilité des équipements efficace ;

D'autres actions sont en préparation :

- l'examen des performances des prestataires de services de navigation aérienne ;
- l'évaluation des autorités de surveillance nationales par des pairs ;
- l'amélioration de la transparence en matière de tarification ;
- la création d'une région européenne supérieure d'information de vol (RESIV), la classification de l'espace aérien dans l'espace aérien inférieur et des principes communs pour la conception des routes et des secteurs ;
- la création de blocs d'espace aérien fonctionnels.

Les progrès sont insuffisants dans des domaines clés :

- la stratégie relative aux blocs d'espace aérien fonctionnels ne produit pas les effets bénéfiques espérés du point de vue de l'exécution optimale des vols, de la réduction des coûts et de la «défragmentation» ;
- on constate peu de progrès dans l'efficacité globale de la conception et de l'utilisation de la structure du réseau européen et, de ce fait, aucune amélioration en ce qui concerne l'exécution optimale des vols ou les incidences sur l'environnement.

De nouveaux défis ont également été identifiés :

- **Environnement** : bien que l'aviation ne représente que 3% du total des émissions de gaz à effet de serre de l'UE, sa part ne cesse de croître. La législation actuelle sur le ciel unique ignore, pour ainsi dire, les avantages offerts par la gestion du trafic aérien dans ce domaine.
- **Les retards** : actuellement, peu de retards sont enregistrés en Europe et cette tendance se maintient malgré l'explosion du trafic ces dernières années. Toutefois, en raison de la croissance vigoureuse, le problème des retards se reposera, comme le laissent déjà entrevoir les prévisions de retard pour 2008.
- **Économie**: les effets de l'instabilité mondiale sur le marché de l'énergie ont entraîné une hausse vertigineuse des coûts de carburant. De ce fait, l'inefficacité économique de la prestation des services de navigation aérienne et l'exécution non optimale des vols sont devenues les principaux moteurs du changement.

Sur la base de ces considérations, la stratégie d'action doit être axée essentiellement sur l'amélioration des performances pour faire face, d'une part, aux inefficacités qui chaque année coûtent 3 milliards d'euros et, d'autre part, au coût environnemental externe du système actuel. Les principaux axes d'action suggérés sont les suivants :

- créer **un cadre favorisant l'amélioration des performances**, assorti des mesures incitatives et dissuasives appropriées pour dynamiser le processus de changement, en vue de parvenir aux améliorations requises en matière de sécurité, d'efficacité, de capacité et de rentabilité ;
- un **gestionnaire de réseau**, représentant toutes les parties concernées du secteur de l'aviation (y compris les autorités militaires), devrait être chargé d'améliorer la conception des routes et des secteurs dans une optique de réseau ;
- les États devraient s'engager, au niveau politique, à créer des **blocs d'espace aérien fonctionnels en 2010**, pour les mettre en œuvre avant fin 2012 ;
- rationalisation du programme **SESAR** dans le domaine «recherche et développement» en vue de remédier à la pénurie de capacités ;
- introduction d'un **cadre réglementaire clair** (utilisation efficace de l'initiative communautaire «Mieux légiférer » ; extension du champ de compétence de l'AESA aux aéroports, aux services de navigation aérienne et à la gestion du trafic aérien ; les monopoles naturels devraient être soumis à une procédure plus poussée pour justifier leur politique d'investissement et l'assiette de leurs coûts) ;
- **réforme d'Eurocontrol** en ce qui concerne la séparation de certaines fonctions, le transfert à l'AESA de la réglementation en matière de sécurité, une plus grande transparence et un examen des performances de toutes les fonctions d'Eurocontrol, et le renforcement du rôle du secteur privé dans la gouvernance.

En conclusion, le transport aérien fait face à de sérieux défis et ne pourra les relever que si les entreprises du secteur, les États membres, les autorités militaires, les pays tiers et les partenaires sociaux unissent leurs efforts et tirent le meilleur parti des mécanismes de consultation existants du ciel unique européen. La Commission participera activement à ce processus.

Sur la base du présent rapport et conformément aux conclusions de la commission d'examen des performances et du groupe de haut niveau, la Commission présentera, au deuxième trimestre de 2008, des propositions concrètes pour un deuxième paquet «ciel unique», l'extension du champ de compétence de l'AESA et le plan directeur du programme SESAR.

Cadre pour la réalisation du ciel unique européen

2001/0060(COD) - 10/03/2004 - Acte final

OBJECTIF : établir un cadre réglementaire harmonisé pour la création du ciel unique européen d'ici le 31 décembre 2004. ACTE LÉGISLATIF : Règlement 549/2004/CE du Parlement Européen et du Conseil fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ("règlement-cadre"). CONTENU : sur la base du projet commun approuvé par le comité de conciliation (voir résumé précédent), le Conseil a adopté les quatre règlements qui, ensemble, visent à créer un "ciel unique européen" en instaurant des règles communes concernant l'utilisation de l'espace aérien dans la Communauté afin de réduire les retards des vols et la saturation de l'espace aérien. Le paquet "ciel unique européen" comprend un règlement-cadre et trois règlements d'application relatifs à la fourniture de services de navigation aérienne, à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien, ainsi qu'à l'interopérabilité du réseau européen de gestion du transport aérien. Ces règlements visent, en particulier, à améliorer et à renforcer la sécurité, ainsi qu'à restructurer l'espace aérien en fonction du trafic et non des frontières nationales. Le règlement-cadre établit des dispositions générales fixant un cadre général pour la création du ciel unique européen, à savoir: - les États membres désigneront ou établiront un ou plusieurs organismes faisant fonction d'autorité de surveillance nationale chargée d'assumer les tâches qui lui sont assignées au titre du présent règlement. Les autorités de surveillance nationales sont indépendantes des prestataires de services de navigation aérienne; - en ce qui concerne la coopération entre civils et militaires: le règlement mentionne que les États membres ont adopté une déclaration générale sur les questions militaires liées au ciel unique européen, selon laquelle ils s'engagent à renforcer la coopération entre civils et militaires et, si et dans la mesure où les États membres concernés le jugent nécessaire, à faciliter la coopération entre leurs forces armées sur toutes les questions ayant trait à la gestion du trafic aérien; - le comité du ciel unique qui sera créé après l'entrée en vigueur de ce règlement sera chargé de veiller à ce qu'il soit tenu dûment compte des intérêts de toutes les catégories d'usagers de l'espace aérien; il sera composé de deux représentants de chaque État membre et présidé par un représentant de la Commission; - Eurocontrol sera associé à l'élaboration des mesures d'exécution qui relèvent de son champ de compétence, sur la base du mandat convenu par le comité du ciel unique. Des représentants d'Eurocontrol seront invités à participer aux travaux de ce comité, s'il y a lieu, en qualité d'observateurs ou d'experts; - l'organe consultatif de branche sera composé de représentants des prestataires de services de navigation aérienne, des associations d'usagers de l'espace aérien, des aéroports, de l'industrie aéronautique et des organisations professionnelles représentant les personnels, et il conseillera la Commission sur les aspects techniques de la mise en oeuvre du ciel unique européen; les États membresainsi que la Commission instaureront des mécanismes de consultation en vue d'une participation appropriée des parties intéressées à la mise en oeuvre du ciel unique européen. - la Communauté vise et concourt à étendre le ciel unique européen à des pays qui ne sont pas membres de l'Union européenne. À cette fin, elle s'efforcera, dans le cadre des accords conclus avec les pays tiers voisins, ou dans le cadre d'Eurocontrol, d'étendre à ces pays le champ d'application du présent règlement. ENTRÉE EN VIGUEUR : 01/04/2004.

Cadre pour la réalisation du ciel unique européen

2001/0060(COD) - 25/03/2003

Le Conseil a apporté quelques modifications d'ordre général à la proposition de la Commission. Ces modifications concernent aussi bien la forme que le fond. Bien que le Conseil ait adopté une approche plus conservatrice tenant compte des prérogatives des États membres au titre de leurs politiques de défense nationales et de leurs obligations internationales, ces modifications sont acceptables dans la mesure où elles garantissent la réalisation des objectifs du règlement.

Cadre pour la réalisation du ciel unique européen

2001/0060(COD) - 03/07/2003 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. Giovanni FAVA (PSE, I), le Parlement européen a approuvé la position commune sous réserve des amendements suivants : - la navigation aérienne est une activité qui doit protéger à la fois les usagers du transport aérien et la population concernée par le survol des avions; il faut dès lors que les fournisseurs de la prestation à effectuer possèdent un très haut niveau de responsabilité et de compétence; - le présent règlement précise les orientations générales présidant à la mise en place du ciel unique européen et identifie les domaines d'intervention de la Communauté et les moyens qui sont nécessaires, en termes de structures, de procédures et de ressources, pour créer le ciel unique européen, tout en tenant compte des besoins de défense des États membres et de la mission d'Eurocontrol d'établir un espace aérien paneuropéen; - le "comité du ciel unique" assistant la Commission doit chercher, entre autres, à préserver l'équilibre des intérêts entre utilisateurs civils et militaires; - Eurocontrol devrait participer aux travaux du comité avec le statut d'observateur; - outre le comité du ciel unique, il convient d'instaurer un "organe consultatif de branche" comprenant les associations d'utilisateurs de l'espace aérien, les organisations compétentes en matière de sécurité aérienne et l'industrie aéronautique, destiné à conseiller la Commission sur les aspects techniques de la mise en oeuvre du ciel unique européen; - en élaborant les mesures prises en application du présent règlement, la Commission doit intervenir de manière conséquente pour étendre le ciel unique aux États non-membres de l'Union européenne, soit dans le cadre d'accords bilatéraux conclus avec les pays tiers, soit dans le cadre d'Eurocontrol; - les États membres doivent établir un système de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives pour les infractions aux dispositions du règlement et prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir l'application de ces sanctions. Les États membres tiennent compte, le cas échéant, du statut du contrevenant; - les rapports devraient contenir une évaluation des résultats atteints par les actions prises en application du présent règlement, y compris des informations appropriées sur les évolutions dans le secteur, en ce qui concerne notamment les aspects économiques, sociaux, en matière d'emploi et technologiques, ainsi que sur la qualité du service.

Cadre pour la réalisation du ciel unique européen

2001/0060(COD) - 03/09/2002 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement a adopté le rapport de M. Giovanni FAVA (PSE, I) par 428 pour, 85 contre et 28 abstentions. Tout en souscrivant pleinement à l'objectif de cette proposition, le Parlement a adopté un certain nombre d'amendements sur la coopération avec Eurocontrol, la coopération entre les autorités civiles et militaires concernant les dispositions relatives aux services de navigation aérienne et les sanctions à l'égard de quiconque enfreindrait le règlement. Le Parlement a demandé la mise sur pied d'un organe de consultation industrielle afin de conseiller la Commission pour les aspects techniques de la mise en oeuvre du ciel unique (se reporter également au résumé précédent).

Cadre pour la réalisation du ciel unique européen

2001/0060(COD) - 29/01/2004 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a adopté l'accord intervenu en conciliation sur la création d'un Ciel unique européen. L'accord final couvre en particulier les domaines suivants : - l'équilibre entre les intérêts civils et militaires et la coopération entre les usagers civils et militaires ; - la structuration et la catégorisation de l'espace aérien; - les conditions dans lesquelles doivent être créés les blocs d'espace aérien et des procédures d'arbitrage mises au point en cas de litige ; - les travaux préparatoires visant à la création d'une région européenne inférieure d'information de vols ; - les relations avec les États tiers; - le rôle d'Eurocontrol qui sera impliqué dans la préparation et la mise en oeuvre des règlements; - la création d'un organe de consultation de l'industrie en vue de conseiller la Commission sur les questions techniques ; - le système de sanctions à mettre sur pied en cas d'infraction aux dispositions de la réglementation cadre ; - la sélection, la formation et l'attribution des autorisations aux contrôleurs ; - les exigences communes en matière de fourniture de services, de certification et de cahiers des charges.

Cadre pour la réalisation du ciel unique européen

2001/0060(COD) - 18/03/2003 - Position du Conseil

Le Conseil a adopté à l'unanimité sa position commune concernant le paquet "ciel unique européen". Il a apporté des modifications aux propositions de la Commission, qui portent tant sur la forme que sur le fond. Pour ce qui est de la teneur des propositions, le Conseil a introduit certaines modifications visant à tenir compte de demandes spécifiques formulées par les États membres. Des modifications ont également été apportées eu égard à des demandes émanant des autorités militaires des États membres. Pour ce qui est des amendements présentés par le Parlement européen en première lecture, le Conseil note que la grande majorité de ces amendements sont très similaires aux dispositions correspondantes des positions communes du Conseil. S'agissant du règlement-cadre, le Conseil a tenu compte, en totalité ou partiellement, de 14 amendements proposés par le Parlement. Les principales modifications apportées au règlement sont les suivantes : - Le Conseil, estimant que les dispositions du règlement-cadre s'appliquent systématiquement aussi aux trois règlements spécifiques, a renforcé le caractère "horizontal" dudit règlement, en y transférant les dispositions qui sont communes à ces règlements spécifiques. Ainsi, le Conseil a décidé de transférer dans le règlement-cadre toutes les définitions qui figuraient auparavant dans les trois règlements spécifiques et d'aligner celles-ci autant que possible sur les définitions de l'OACI. - Le Conseil a également introduit de nouveaux articles de nature horizontale qui portent sur les autorités de surveillance nationales et sur la consultation des parties intéressées, et il a adapté l'article sur la procédure de comité applicable à tous les règlements relatifs au ciel unique européen; - Le Conseil a accepté la date indicative du 31 décembre 2004 en ce qui concerne l'instauration du cadre réglementaire harmonisé pour la création du ciel unique européen. Il a souligné que l'application des règlements relatifs au ciel unique européen ne porte pas préjudice à la souveraineté des États membres sur leur espace aérien et il a rappelé que, conformément à l'amendement du Parlement, ces règlements ne portent pas atteinte aux droits et aux devoirs découlant de la Convention de Chicago de 1944; - Pour ce qui est du domaine militaire, le Conseil a souligné que les règlements relatifs au ciel unique européen ne portent pas préjudice aux besoins des États membres en ce qui concerne les questions d'ordre public, de sécurité publique et de défense, et il a déclaré que les règlements ne s'appliquent pas aux opérations et à l'entraînement militaires. Le Conseil a également précisé la clause

de sauvegarde. En outre, les États membres ont présenté une déclaration sur la coopération entre civils et militaires. - En ce qui concerne la relation avec Eurocontrol, le Conseil a renforcé considérablement la position de cette organisation. À cette fin, il a prévu des dispositions visant à associer Eurocontrol aux futurs travaux sur les mesures d'exécution.

Cadre pour la réalisation du ciel unique européen

2001/0060(COD) - 14/11/2011

Le présent rapport de la Commission fournit une vue d'ensemble de l'état d'avancement de la mise en œuvre de la législation sur le ciel unique européen et des principales mesures prises (ou restant à prendre) depuis l'approbation du deuxième paquet en novembre 2009.

À la suite du lancement de l'initiative «ciel unique européen» en 2000, la législation adoptée en 2004 (Règlement (CE) n° 549/2004) a fait entrer la gestion du trafic aérien dans le champ de compétence de l'Union européenne afin de réduire la fragmentation de l'espace aérien européen et d'accroître sa capacité. Désormais, le cadre institutionnel évolue; il existe des normes en matière de sécurité et d'interopérabilité ainsi que des règles relatives à la gestion de l'espace aérien et des courants de trafic aérien; la transparence des coûts, quant à elle, s'est améliorée.

Si le premier cadre législatif était nécessaire, il était néanmoins insuffisant. Par conséquent, un deuxième paquet législatif (ciel unique européen II) proposé par la Commission en juin 2008 a été adopté en novembre 2009 dans le but d'accélérer la mise en œuvre d'un ciel réellement unique à partir de 2012. Il repose sur cinq piliers: les performances, la sécurité, la technologie, les aéroports et le facteur humain. Ce deuxième paquet bénéficie d'un large soutien, non seulement des compagnies aériennes et des aéroports, mais aussi des prestataires de services de navigation aérienne. Cet appui politique fort confirme que la réforme en cours du secteur de la gestion du trafic aérien était urgente et qu'il convient de donner la priorité à la mise en œuvre intégrale et dans les délais du ciel unique européen.

Mise en œuvre du premier paquet législatif : compte tenu du nombre de mesures d'exécution à mettre en œuvre, le rapport souligne que les États membres et les parties prenantes ont accompli **un travail considérable depuis l'adoption du premier paquet législatif, en 2004**. La mise en œuvre de la législation sur le ciel unique européen a fait l'objet d'un suivi régulier. Les points suivants méritent d'être signalés:

- tous les États membres ont maintenant mis en place leur autorité de surveillance nationale (ASN);
- la grande majorité des prestataires de services de navigation aérienne ont été certifiés et dûment désignés;
- un système de tarification transparent a vu le jour;
- la surveillance de la gestion de l'espace aérien et des courants de trafic aérien s'exerce au niveau national ;
- le comité du ciel unique et l'organe consultatif de branche jouent pleinement leur rôle au niveau de l'UE.

Cependant, **des efforts supplémentaires son nécessaires** pour mettre en œuvre pleinement et dans les délais la législation sur le ciel unique européen. Par exemple, Eurocontrol a émis 60 recommandations concernant les mesures concrètes que les États membres devraient prendre pour améliorer leur niveau de conformité ou les contrôles du niveau de conformité des prestataires de services de navigation aérienne. Plus particulièrement :

- **le manque de ressources des ASN** pour exercer une surveillance efficace dans tous les domaines, notamment la sécurité, l'interopérabilité et les performances, est une source de préoccupation majeure qu'il convient de traiter rapidement au niveau politique national ; les solutions pour remédier à ces problèmes sont bien connues (coopération, délégation et/ou externalisation notamment);
- **les mesures prises au niveau des États membres et des ASN pour garantir une surveillance adéquate de la prestation transfrontalière de services de navigation aérienne sont insuffisantes** ; les États membres doivent veiller à ce que la base juridique de la prestation transfrontalière des services de navigation aérienne soit correctement établie sur leur territoire ;
- **la mise en œuvre du règlement (CE) nº 552/2004 sur l'interopérabilité est insuffisante** : sept ans après l'adoption du règlement de base, environ un tiers des ASN n'ont pas vérifié de manière appropriée la capacité des prestataires de services de navigation aérienne à mener des activités d'évaluation de la conformité ;
- enfin, bien que les États membres aient progressé dans l'application du concept de **gestion souple de l'espace aérien**, ils doivent redoubler d'efforts pour améliorer son efficacité, notamment en ce qui concerne le suivi des performances.

Les progrès accomplis dans certains domaines sont insuffisants, ce qui laisse supposer que plusieurs échéances de mise en œuvre ne pourront pas être respectées. **Les États membres doivent donc prendre des mesures correctrices**. En octobre 2011, la Commission a adressé à chaque État membre un courrier en ce sens dans lequel elle expose les problèmes propres à chacun et insiste sur la nécessité de se conformer pleinement à la législation européenne, condition indispensable pour réussir la mise en œuvre du deuxième paquet. Lorsque la non-conformité sera avérée et qu'aucune mesure correctrice n'aura été prise en temps voulu, la Commission examinera toutes les options à sa disposition, notamment l'ouverture de procédures d'infraction.

État d'avancement de la mise en œuvre du deuxième paquet : l'architecture de base du «ciel unique européen II» (programme réglementaire et aspects organisationnels) a été mise en place conformément au calendrier initial. Tous les règlements et leurs principales mesures d'exécution en lien direct avec le ciel unique européen II ont été adoptés. De même, l'essentiel du nouveau cadre institutionnel est en place.

La Commission estime que le ciel unique européen ne sera un succès que si ses différentes composantes sont mises en œuvre dans les délais. **2012 est donc une année charnière pour la mise en œuvre du ciel unique européen**. Priorité devrait être donnée aux actions qui contribuent le plus à **l'amélioration des performances**, en particulier :

- le «système de performance» (qui débutera au début de 2012),
- les blocs d'espace aérien fonctionnels (qui seront opérationnels d'ici à fin 2012),
- les fonctions de réseau (déjà en place) et
- le déploiement du programme SESAR (à partir de 2014).

Si le niveau des progrès accomplis à ce jour dans la mise en œuvre du premier paquet législatif se situe en deçà des attentes initiales, **la mise en œuvre simultanée de mesures clés du deuxième paquet, qui débutera en 2012, devrait produire rapidement des effets bénéfiques importants**. Les États membres sont invités à confirmer leurs engagements et à prendre des mesures à tous les niveaux afin de faire de ce processus un succès.

En particulier, l'Union doit mettre en place un système européen intégré de gestion du trafic aérien, un véritable réseau doté d'une structure de gouvernance unique et une capacité renforcée de surveillance et de réglementation.

Des mesures supplémentaires peuvent et doivent être développées, telles que l'extension du système de performance aux aéroports selon une véritable approche «porte à porte» et la gestion des investissements pour que le déploiement du programme SESAR contribue aux performances du ciel unique européen en tant que réseau. Une analyse d'impact sera menée le cas échéant.