Informations de base

2012/2005(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Mise en œuvre de la législation sur le ciel unique européen **Subject** 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt 8.50.01 Application du droit de l'Union européenne	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	FOSTER Jacqueline (ECR)	12/01/2012
	Rapporteur(e) fictif/fictive MARINESCU Marian-Jean (PPE) DANELLIS Spyros (S&D) MEISSNER Gesine (ALDE) LICHTENBERGER Eva (Verts/ALE) KOHLÍČEK Jaromír (GUE/NGL)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
AFET Affaires étrangères	KIRILOV Evgeni (S&D)	06/03/2012
EMPL Emploi et affaires sociales	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
JURI Affaires juridiques	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire

Mobilité et transports	KALLAS Siim

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
14/11/2011	Publication du document de base non-législatif	COM(2011)0731	Résumé
19/01/2012	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
10/07/2012	Vote en commission		
24/07/2012	Dépôt du rapport de la commission	A7-0254/2012	Résumé
22/10/2012	Débat en plénière		
23/10/2012	Décision du Parlement	T7-0370/2012	Résumé
23/10/2012	Résultat du vote au parlement		
23/10/2012	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques

Référence de la procédure	2012/2005(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/7/08576

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE483.494	25/04/2012	
Amendements déposés en commission		PE491.198	08/06/2012	
Avis de la commission	AFET	PE486.143	25/06/2012	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A7-0254/2012	24/07/2012	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T7-0370/2012	23/10/2012	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé

Document de base non législatif	COM(2011)0731	14/11/2011	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2013)71	01/03/2013	

Mise en œuvre de la législation sur le ciel unique européen

2012/2005(INI) - 14/11/2011 - Document de base non législatif

OBJECTIF : présentation du rapport de la Commission sur la mise en œuvre de la législation sur le ciel unique: le temps de la concrétisation.

CONTEXTE : 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.

CONTENU : 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.

1) 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.

2) 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.

Mise en œuvre de la législation sur le ciel unique européen

2012/2005(INI) - 24/07/2012 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de Jacqueline FOSTER (ECR, UK) sur la mise en œuvre de la législation sur le ciel unique européen (CUE), faisant suite au rapport de la Commission sur ce sujet.

1) Calendrier : tout en reconnaissant les contraintes qui existent au niveau de la mise en œuvre de la législation relative au CUE, les députés estiment toutefois qu'il est nécessaire de s'appuyer sur les avancées réalisées à ce jour, en fixant **des délais contraignants pour la mise en œuvre du CUE**, mais également en tenant compte de considérations commerciales. Ils soulignent la nécessité de **faire progresser la mise en œuvre de la législation**, en particulier le système d'amélioration des performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau.

Rappelant que l'espace aérien européen compte parmi les plus fréquentés de la planète, avec plus de 750 millions de passagers utilisant les aéroports européens, et qu'on s'attend à ce que ce chiffre double d'ici 2030, le rapport signale que **l'espace aérien européen s'approche rapidement de sa capacité maximale** et que ce problème doit être traité de toute urgence. Il note aussi qu'il est de plus en plus difficile de maintenir en continu le niveau élevé des conditions de sécurité et d'exploitation de l'Europe, et invite les États membres et la Commission à clarifier le rôle des organismes européens compétents en la matière afin d'assurer le respect constant de **normes relatives à la sécurité aérienne fiables et transparentes**.

Le rapport relève que, selon la Commission, **l'introduction, en temps utile, de la technologie SESAR** (Système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien) devrait se traduire par des avantages concrets pour les passagers aériens : diminution du temps de vol d'environ 10% (soit 9 minutes), réduction du nombre d'annulations et de retards de 50% et, éventuellement, une baisse des tarifs aériens. Les députés soulignent toutefois que, si le déploiement de SESAR était retardé de dix ans, les répercussions globales seraient catastrophiques: une perte d'environ 268 milliards d'euros à cause d'une réduction plus faible de l'impact cumulé sur le PIB de l'Union, quelque 190.000 nouveaux emplois en moins et 55 millions de tonnes de CO_2 économisées en moins.

La Commission est invitée à faire rapport à la commission des transports et du tourisme :

- sur les avancées enregistrées dans la mise en œuvre du système de performance par tous les prestataires de services de navigation aérienne d'ici décembre 2012 ;
- sur les avancées enregistrées dans la mise en œuvre de la législation relative au CUE d'ici mars 2013, y compris une évaluation des conséquences des retards de mise en œuvre des blocs d'espace aérien fonctionnels.

2) Impulsion politique : la commission compétente rappelle aux États membres qu'ils se sont engagés publiquement à réaliser l'objectif d'un ciel unique européen en soutenant à une majorité écrasante la législation en la matière. Elle insiste pour qu'ils restent **volontaristes** dans la mise en œuvre de cette législation et leur demande de présenter des **plans de performance nationaux** et d'adopter les objectifs de performance révisés proposés par la Commission. Cette dernière est invitée à engager les mesures appropriées en cas de non-respect des délais de mise en œuvre de ladite législation.

En dépit des avantages considérables qu'il présente au niveau social et environnemental, le rapport déplore que le projet du CUE ne soit pas suffisamment connu ou compris du public, et invite la Commission, les États membres et les parties prenantes à **renforcer leurs efforts de communication à destination de la population**.

Les députés restent préoccupés par le fait que la **création des blocs d'espace aérien fonctionnels** dans toute l'Europe (prévue d'ici le 4 décembre 2012 au plus tard) accuse non seulement du retard, mais qu'elle manque aussi de substance. Ils invitent la Commission à surveiller les avancées dans ce domaine et à :

- présenter une stratégie visant à accélérer la mise en œuvre des blocs d'espace aérien fonctionnels qui prévoit la mise en œuvre pleine et entière de modèles centralisés (gestionnaire de réseau, entreprise commune SESAR, gestionnaire du déploiement, par exemple);
- engager, le cas échéant, des procédures d'infraction contre les États membres qui n'ont pas encore signé les accords relatifs à la création de leurs blocs d'espace aérien fonctionnels.

Estimant que le moyen le plus efficace de créer le CUE serait d'adopter une **approche descendante**, les députés demandent à la Commission de proposer des mesures visant à supprimer les conséquences dues au retard dans la création des blocs d'espace aérien fonctionnels et de passer rapidement de l'approche ascendante à l'approche descendante, afin de veiller à ce que les objectifs du paquet législatif CUE II soient atteints.

3) Stratégie de déploiement de SESAR : le rapport reconnaît que tant le secteur que l'Union ont consenti **des investissements financiers considérables** dans la recherche et le développement pour la technologie SESAR, et qu'il est temps de mettre en place les mesures nécessaires pour récolter les bénéfices de ces investissements. Il insiste sur le fait que, malgré les lourds investissements requis, **l'harmonisation produira des retombées importantes et tangibles**, notamment l'optimisation des vols, une amélioration du rendement des carburants, une réduction de la pollution sonore et atmosphérique, une diminution de l'incidence sur le changement climatique ainsi qu'une utilisation souple et sûre d'un espace aérien moins fragmenté.

La Commission est invitée à :

- achever en temps utile des travaux de préparation d'une proposition législative concernant le futur rôle de l'entreprise commune SESAR ;
- mettre rapidement en place les mécanismes de gouvernance, d'incitation et de financement, y compris de financement public, qui sont nécessaires pour assurer le déploiement efficace et en temps voulu des technologies SESAR.

Les députés soulignent **le gain d'efficacité qu'engendrerait une plus grande coordination entre civils et militaires**, dans la mesure où l'utilisation d'infrastructures communes permettrait de réduire les coûts. Une **interopérabilité renforcée** entre les États membres présenterait également des avantages en matière d'exploitation transfrontalière.

Le rapport souligne que **la communauté militaire constitue un acteur essentiel du CUE et doit être pleinement associée à tous les niveaux**, et ce à un stade très précoce. Les États membres sont invités à accélérer leurs efforts pour instaurer une coordination dans le domaine militaire.

Reconnaissant **le rôle l'Agence européenne de défense (AED)** en tant que médiateur entre les parties militaires intéressées, les députés sont favorables au renforcement du rôle joué par l'AED dans la sensibilisation politique, la mise en réseau, la phase de déploiement de SESAR et le soutien apporté aux États membres dans le cadre de l'analyse des risques financiers et opérationnels.

Mise en œuvre de la législation sur le ciel unique européen

2012/2005(INI) - 23/10/2012 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté une résolution sur la mise en œuvre de la législation sur le ciel unique européen (CUE) faisant suite au rapport de la Commission sur ce sujet.

Le Parlement rappelle que 2012 devrait être une **année charnière** pour la mise en œuvre du CUE. La phase cruciale de déploiement pointe à l'horizon et doit intervenir en temps voulu et être gérée de manière synchronisée et coordonnée.

1) Calendrier : tout en reconnaissant les contraintes qui existent au niveau de la mise en œuvre de la législation relative au CUE, le Parlement souligne la nécessité :

- de s'appuyer sur les avancées réalisées à ce jour, en fixant des **délais contraignants** pour la mise en œuvre du CUE, mais également en tenant compte de considérations commerciales ;
- de **faire progresser la mise en œuvre de la législation**, en particulier le système d'amélioration des performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau.

Rappelant que l'espace aérien européen compte parmi les plus fréquentés de la planète, avec plus de 750 millions de passagers utilisant les aéroports européens, et qu'on s'attend à ce que ce chiffre double d'ici 2030, la résolution signale que **l'espace aérien européen s'approche rapidement de sa capacité maximale** et que ce problème doit être traité de toute urgence. Elle note aussi qu'il est de plus en plus difficile de maintenir en continu le niveau élevé des conditions de sécurité et d'exploitation de l'Europe, et invite les États membres et la Commission à clarifier le rôle des organismes européens compétents en la matière afin d'assurer le **respect constant de normes relatives à la sécurité aérienne fiables et transparentes**.

Selon la Commission, l'introduction, en temps utile, de la technologie SESAR (Système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien) devrait se traduire par des avantages concrets pour les passagers aériens : diminution du temps de vol d'environ 10% (soit 9 minutes), réduction du nombre d'annulations et de retards de 50% et, éventuellement, une baisse des tarifs aériens. Les députés soulignent toutefois que, **si le déploiement de SESAR était retardé de dix ans, les répercussions globales seraient catastrophiques** : une perte d'environ 268 milliards d'euros à cause d'une réduction plus faible de l'impact cumulé sur le PIB de l'Union, quelque 190.000 nouveaux emplois en moins et 55 millions de tonnes de CO_2 économisées en moins.

La Commission est invitée à faire rapport :

- sur les avancées enregistrées dans la mise en œuvre du système de performance par tous les prestataires de services de navigation aérienne d'ici décembre 2012 ;
- sur les avancées enregistrées dans la mise en œuvre de la législation relative au CUE d'ici mars 2013, y compris une évaluation des conséquences des retards de mise en œuvre des blocs d'espace aérien fonctionnels.

2) Impulsion politique : le Parlement rappelle aux États membres qu'ils se sont engagés publiquement à réaliser l'objectif d'un ciel unique européen en soutenant à une majorité écrasante la législation en la matière. Il insiste pour qu'ils restent **volontaristes dans la mise en œuvre de cette législation** et leur demande de présenter des **plans de performance nationaux** et d'adopter les objectifs de performance révisés proposés par la Commission. Cette dernière est invitée à engager les mesures appropriées en cas de non-respect des délais de mise en œuvre de ladite législation.

En dépit des avantages considérables qu'il présente au niveau social et environnemental, la résolution déplore que le projet du CUE ne soit pas suffisamment connu ou compris du public, et invite la Commission, les États membres et les parties prenantes **à renforcer leurs efforts de communication à destination de la population**.

Les députés restent préoccupés par le fait que la création des blocs d'espace aérien fonctionnels dans toute l'Europe (prévue d'ici le 4 décembre 2012 au plus tard) accuse non seulement du retard, mais qu'elle manque aussi de substance. Ils invitent la Commission à surveiller les avancées dans ce domaine et à :

- présenter **une stratégie visant à accélérer la mise en œuvre des blocs d'espace aérien fonctionnels** qui prévoit la mise en œuvre pleine et entière de modèles centralisés (gestionnaire de réseau, entreprise commune SESAR, gestionnaire du déploiement, par exemple);
- engager, le cas échéant, des **procédures d'infraction** contre les États membres qui n'ont pas encore signé les accords relatifs à la création de leurs blocs d'espace aérien fonctionnels.

Estimant que le moyen le plus efficace de créer le CUE serait d'adopter une approche descendante, les députés demandent à la Commission de proposer des mesures visant à supprimer les conséquences dues au retard dans la création des blocs d'espace aérien fonctionnels et de **passer rapidement de l'approche ascendante à l'approche descendante**, afin de veiller à ce que les objectifs du paquet législatif CUE II soient atteints.

3) Stratégie de déploiement de SESAR : le Parlement reconnaît que tant le secteur que l'Union ont consenti des investissements financiers considérables dans la recherche et le développement pour la technologie SESAR, et qu'il est temps de mettre en place les mesures nécessaires pour récolter les bénéfices de ces investissements. Il insiste sur le fait que, malgré les lourds investissements requis**, l'harmonisation produira des retombées importantes et tangibles**, notamment l'optimisation des vols, une amélioration du rendement des carburants, une réduction de la pollution sonore et atmosphérique, une diminution de l'incidence sur le changement climatique ainsi qu'une utilisation souple et sûre d'un espace aérien moins fragmenté.

La Commission est invitée à :

- achever en temps utile des travaux de préparation d'une proposition législative concernant le futur rôle de l'entreprise commune SESAR ;
- mettre rapidement en place les mécanismes de gouvernance, d'incitation et de financement, y compris de financement public, qui sont nécessaires pour assurer le déploiement efficace et en temps voulu des technologies SESAR.

Le Parlement rappelle que **la communauté militaire constitue un acteur essentiel du CUE** et qu'elle doit être pleinement associée à tous les niveaux, et ce à un stade très précoce. Il souligne le gain d'efficacité qu'engendrerait **une plus grande coordination entre civils et militaires**, dans la mesure où l'utilisation d'infrastructures communes permettrait de réduire les coûts.

Reconnaissant **le rôle l'Agence européenne de défense (AED)** en tant que médiateur entre les parties militaires intéressées, les députés sont favorables au renforcement du rôle joué par l'AED dans la sensibilisation politique, la mise en réseau, la phase de déploiement de SESAR et le soutien apporté aux États membres dans le cadre de l'analyse des risques financiers et opérationnels.

Le Parlement reconnaît que l'intérêt du monde des affaires pour les technologies SESAR est plus fort dans les aéroports pivots plus grands et plus embouteillés que dans les aéroports régionaux plus petits ou les aéroports desservant des routes saisonnières. Il maintient cependant que la performance de l'ensemble du réseau serait améliorée grâce à une répartition plus large des capacités de SESAR, soutenue par un financement public.