Informations de base

2016/2062(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Stratégie de l'aviation pour l'Europe **Subject** 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	TELIČKA Pavel (ALDE)	15/02/2016
	Rapporteur(e) fictif/fictive CLUNE Deirdre (PPE) AYALA SENDER Inés (S&D) FOSTER Jacqueline (ECR) KONEČNÁ Kateřina (GUE/NGL) DALUNDE Jakop G. (Verts/ALE) PAKSAS Rolandas (EFDD) ARNAUTU Marie-Christine (ENF)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
EMPL Emploi et affaires sociales (Commission associée)	CHRISTENSEN Ole (S&D)	03/05/2016
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	SZANYI Tibor (S&D)	01/03/2016
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	VAN BOSSUYT Anneleen (ECR)	25/01/2016

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Mobilité et transports	BULC Violeta

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
07/12/2015	Publication du document de base non-législatif	COM(2015)0598	Résumé
28/04/2016	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
28/04/2016	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
26/01/2017	Vote en commission		
02/02/2017	Dépôt du rapport de la commission	A8-0021/2017	Résumé
16/02/2017	Décision du Parlement	T8-0054/2017	Résumé
16/02/2017	Résultat du vote au parlement		
16/02/2017	Débat en plénière		
16/02/2017	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques

Référence de la procédure	2016/2062(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Initiative stratégique
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/8/06309

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Avis de la commission	IMCO	PE582.050	18/07/2016	
Projet de rapport de la commission		PE589.131	07/09/2016	
Avis de la commission	ENVI	PE583.948	29/09/2016	
Amendements déposés en commission		PE592.169	13/10/2016	
Avis de la commission	EMPL	PE587.415	17/10/2016	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A8-0021/2017	02/02/2017	Résumé

Texte adopté du Parlement, lecture unique		T8-0054/2017	16/02/2017	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de la Commission (COM)	COM(2015)0598	07/12/2015	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2017)358	31/08/2017	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	CZ_SENATE	COM(2015)0598	12/04/2016	

Stratégie de l'aviation pour l'Europe

2016/2062(INI) - 16/02/2017 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 397 voix pour, 99 contre et 49 abstentions, une résolution sur une stratégie de l'aviation pour l'Europe.

Les députés ont rappelé que l'absence d'une mise en œuvre adéquate de la législation de l'Union et le manque de volonté politique au sein du Conseil empêchaient le secteur de l'aviation d'exprimer son plein potentiel, portaient atteinte à sa compétitivité et généraient des coûts supplémentaires pour les entreprises, les passagers et l'économie.

Une approche plus ambitieuse : le Parlement a plaidé pour l'adoption d'une nouvelle approche globale et plus ambitieuse afin de garantir le **développement dynamique et durable** d'un secteur européen de l'aviation compétitif. Il a également souligné que **la sécurité**, principe directeur de la stratégie européenne de l'aviation, devait être continuellement améliorée. À cet égard, il a salué la révision du règlement de base (CE) nº 216/2008 sur l'AESA (Agence européenne de la sécurité aérienne) dont l'objectif est de se diriger vers une sécurité aérienne maximale. L'AESA devrait disposer de ressources et de personnel suffisants pour garantir des normes de sécurité élevées et renforcer son rôle sur la scène internationale.

Le Conseil et les États membres sont appelés à **progresser rapidement sur d'autres dossiers essentiels** tels que la refonte du règlement relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen et la révision du règlement sur les créneaux horaires et des règlements sur les droits des passagers. La Commission devrait pour sa part repenser les initiatives en cours et à proposer des solutions de substitution afin de combler les lacunes du secteur de l'aviation résultant de la mise en œuvre tardive et incomplète de la législation de l'Union.

Dimension internationale : le rapport s'est félicité de l'initiative visant à négocier à l'échelle de l'Union des accords sur le transport aérien et des accords bilatéraux en matière de sécurité aérienne avec des pays tiers qui constituent des **marchés émergents et stratégiques** (la Chine, le Japon, l'ANASE, la Turquie, le Qatar, les Émirats arabes unis, l'Arménie, le Mexique, Bahreïn, le Koweït, Oman et l'Arabie saoudite).

La Commission devrait :

- faire en sorte que la négociation d'accords sur le transport aérien avec les pays tiers dépende du respect par ceux-ci de **normes de sécurité exigeantes et de normes sociales et du travail appropriées**, ainsi que de leur participation à l'instrument pour la protection du climat fondé sur le marché et relatif aux émissions occasionnées par le trafic aérien ;
- garantir que ces accords prévoient **un accès égal au marché**, des conditions équivalentes en matière de propriété ainsi que des conditions de concurrence équitables et réciproques.

Autoroute du ciel transeuropéenne : le Parlement a demandé à la Commission de mettre en place une **région européenne supérieure d'information de vol** (RESIV) unique (telle que prévue par l'article 3 du règlement (CE) nº 551/2004) puisque ceci permettra de surmonter les goulets d'étranglement régionaux et garantira la continuité des services aériens dans les zones les plus denses de l'espace aérien en cas de perturbations du trafic aérien. La RESIV permettrait de mettre en place progressivement une autoroute du ciel transeuropéenne, qui constituerait un nouveau pas en avant vers l'achèvement du ciel unique européen et une gestion efficace de l'espace aérien européen.

Améliorer la connectivité : les députés ont reconnu l'écart important de connectivité au sein de l'UE, caractérisé par un nombre plus faible de connexions aériennes dans certaines parties de l'Union et l'importance de la connectivité régionale (y compris les zones géographiques exclues du RTE-T). La résolution a suggéré l'élaboration d'un **indice de connectivité**: l'objectif de l'indice de connectivité devrait être de présenter la véritable valeur ajoutée d'une liaison donnée en se basant sur des critères tels que le temps, la continuité territoriale, une meilleure intégration du réseau, l'accessibilité, la disponibilité d'autres moyens de transport, le caractère abordable et le coût environnemental.

Encourager la multimodalité : les députés ont souligné la nécessité d'établir des liaisons rapides, efficaces et conviviales entre les réseaux de transport public et les infrastructures aéroportuaires et, à cet égard, ont invité à accorder une plus grande priorité à l'objectif multimodal dans les corridors du RTE-T tout en éliminant les goulets d'étranglement. La Commission devrait présenter dans les meilleurs délais **une proposition d'approche multimodale des transports** qui prévoie la pleine intégration du secteur aérien.

Création d'un environnement favorable à l'investissement : les députés sont convaincus que l'ensemble de la chaîne de valeur de l'aviation a le potentiel nécessaire pour devenir un secteur d'investissement stratégique, qu'il convient d'exploiter en fixant des objectifs à long terme et en prévoyant des mesures incitatives en faveur des **initiatives intelligentes** qui les réalisent comme des aéroports et des avions plus écologiques, une réduction du bruit, des connexions entre les sites aéroportuaires et les transports publics.

La Commission et les États membres devraient examiner de nouvelles mesures visant à promouvoir de telles initiatives, notamment par l'utilisation efficace du Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSI) et à continuer de promouvoir et de financer des projets tels que Clean Sky et SESAR.

Objectifs en matière d'environnement : le Parlement s'est félicité de l'intention de la Commission de réviser les mesures de l'UE visant à réduire les émissions de CO_2 provenant de l'aviation.

Compte tenu du train de mesures sue l'économie circulaire présenté par la Commission, les députés ont préconisé d'encourager d'autres initiatives visant à augmenter la capacité environnementale et à **réduire les émissions et les bruits** liés aux activités d'exploitation depuis, vers et dans les aéroports, par exemple en utilisant des carburants renouvelables (comme les biocarburants), en promouvant les «aéroports verts» et les «itinéraires verts à destination de l'aéroport» et en adoptant la gestion logistique la plus efficace.

Améliorer la sécurité : la résolution a souligné que les défis qui se posent au secteur aérien en matière de sécurité, notamment de cybersécurité, iront croissant à l'avenir et qu'il est donc nécessaire de privilégier immédiatement **un système de sécurité plus réactif**, qui repose davantage sur le renseignement.

Les députés ont salué à cet égard la proposition de la Commission de créer un système de certification pour les équipements de contrôle aérien et ont insisté sur la nécessité d'appliquer les réglementations existantes en matière de **recrutement et de formation du personnel** de manière systématique. Ils ont invité la Commission à envisager la possibilité d'approfondir la notion de **contrôle unique de sûreté** et à développer un système de contrôle préalable européen qui permettrait aux voyageurs européens préalablement enregistrés de passer les contrôles de sécurité de manière plus efficiente.

Agenda social : le Parlement a encouragé la Commission à proposer des initiatives concrètes afin de protéger les droits des travailleurs. Il a invité les États membres à garantir à tous les travailleurs du secteur de l'aviation des conditions de travail décentes, notamment la santé et la sécurité au travail. L'AESA est invitée à examiner les nouveaux modèles commerciaux et d'emploi - contrats zéro heure, pratiques de «pay-to-fly» - pour garantir la sécurité du secteur de l'aviation.

Stratégie de l'aviation pour l'Europe

2016/2062(INI) - 02/02/2017 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de Pavel TELIČKA (ALDE, CZ) sur une stratégie de l'aviation pour l'Europe.

La commission des affaires sociales et de l'emploi, exerçant ses prérogatives de commission associée en vertu de l'article 54 du Règlement du Parlement européen, a également exprimé son avis sur ce rapport.

Les députés ont rappelé que l'absence d'une mise en œuvre adéquate de la législation de l'Union et le manque de volonté politique au sein du Conseil empêchaient le secteur de l'aviation d'exprimer son plein potentiel, portaient atteinte à sa compétitivité et généraient des coûts supplémentaires pour les entreprises, les passagers et l'économie.

Une approche plus ambitieuse : les députés ont souligné qu'une nouvelle approche globale et plus ambitieuse devrait être adoptée afin de garantir le **développement dynamique et durable** d'un secteur européen de l'aviation compétitif. Ils ont également souligné que **la sécurité**, principe directeur de la stratégie européenne de l'aviation, devait être continuellement améliorée. À cet égard, ils ont salué la révision du règlement de base (CE) nº 216/2008 sur l'AESA (Agence européenne de la sécurité aérienne) dont l'objectif est de se diriger vers une sécurité aérienne maximale. L'AESA devrait disposer de ressources et de personnel suffisants pour garantir des normes de sécurité élevées et renforcer son rôle sur la scène internationale.

Le Conseil et les États membres sont appelés à **progresser rapidement sur d'autres dossiers essentiels** tels que la refonte du règlement relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen et la révision du règlement sur les créneaux horaires et des règlements sur les droits des passagers. La Commission devrait pour sa part repenser les initiatives en cours et à proposer des solutions de substitution afin de combler les lacunes du secteur de l'aviation résultant de la mise en œuvre tardive et incomplète de la législation de l'Union.

Dimension internationale : le rapport s'est félicité de l'initiative visant à négocier à l'échelle de l'Union des accords sur le transport aérien et des accords bilatéraux en matière de sécurité aérienne avec des pays tiers qui constituent des **marchés émergents et stratégiques** (la Chine, le Japon, l'ANASE, la Turquie, le Qatar, les Émirats arabes unis, l'Arménie, le Mexique, Bahreïn, le Koweït, Oman et l'Arabie saoudite).

Les nouveaux accords devraient inclure une clause de concurrence équitable et respecter les normes internationales de l'Organisation internationale du travail (OIT) et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le Parlement devrait être tenu informé à chaque étape des négociations.

Marché unique et autoroute du ciel transeuropéenne : l'article 3 du règlement (CE) nº 551/2004, qui prévoit la création d'une **région européenne supérieure d'information de vol**, sans préjudice de la souveraineté des États membres, n'a pas encore été mis en œuvre. Cette région d'information de

vol permettrait d'ouvrir une autoroute du ciel transeuropéenne afin de réduire le morcellement actuel de l'espace aérien européen et les perturbations du système de transport aérien, qui portent gravement atteinte à la continuité du service aérien et nuisent à la compétitivité de l'Union. Pour pouvoir réaliser les objectifs de la stratégie de l'aviation pour l'Europe, les députés estiment urgent de donner vie à cette notion.

Améliorer la connectivité : les députés ont reconnu l'écart important de connectivité au sein de l'UE, caractérisé par un nombre plus faible de connexions aériennes dans certaines parties de l'Union et l'importance de la connectivité régionale (y compris les zones géographiques exclues du RTE-T). Le rapport a suggéré l'élaboration d'un **indice de connectivité**: l'objectif de l'indice de connectivité devrait être de présenter la véritable valeur ajoutée d'une liaison donnée.

Encourager la multimodalité : les députés ont souligné la nécessité d'établir des liaisons rapides, efficaces et conviviales entre les réseaux de transport public et les infrastructures aéroportuaires et, à cet égard, ont invité à accorder une plus grande priorité à l'objectif multimodal dans les corridors du RTE-T tout en éliminant les goulets d'étranglement. La Commission devrait présenter dans les meilleurs délais **une proposition d'approche multimodale des transports** qui prévoie la pleine intégration du secteur aérien.

Création d'un environnement favorable à l'investissement : les députés sont convaincus que l'ensemble de la chaîne de valeur de l'aviation a le potentiel nécessaire pour devenir un secteur d'investissement stratégique, qu'il convient d'exploiter en fixant des objectifs à long terme et en prévoyant des mesures incitatives en faveur des **initiatives intelligentes** qui les réalisent comme des aéroports et des avions plus écologiques, une réduction du bruit, des connexions entre les sites aéroportuaires et les transports publics.

La Commission et les États membres sont invités à examiner de nouvelles mesures visant à promouvoir de telles initiatives, notamment par l'utilisation efficace du Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSI) et à continuer de promouvoir et de financer des projets tels que **Clean Sky et SESAR**.

Objectifs en matière d'environnement : les députés se sont félicités de l'intention de la Commission de réviser les mesures de l'UE visant à réduire les émissions de CO2 provenant de l'aviation.

Compte tenu du train de mesures sue l'économie circulaire présenté par la Commission, les députés ont préconisé d'encourager d'autres initiatives visant à accroître la capacité environnementale et à **réduire les émissions et le bruit** provenant des activités opérationnelles des aéroports, par exemple en développant des carburants de substitution, en promouvant les «aéroports verts» ou les «itinéraires à destination de l'aéroport vers» et en adoptant le système de gestion logistique le plus efficace.

Améliorer la sécurité : les députés ont souligné que les défis qui se posent au secteur aérien en matière de sécurité, notamment de cybersécurité, iront croissant à l'avenir et qu'il est donc nécessaire de privilégier immédiatement **un système de sécurité plus réactif**, qui repose davantage sur le renseignement.

Enfin, les députés ont salué la proposition de la Commission de créer un système de certification pour les équipements de contrôle aérien et ont insisté sur la nécessité d'appliquer les réglementations existantes en matière de **recrutement et de formation du personnel** de manière systématique. Ils ont invité la Commission à envisager la possibilité d'approfondir la notion de **contrôle unique de sûreté** et à développer un système de contrôle préalable européen qui permettrait aux voyageurs européens préalablement enregistrés de bénéficier d'une procédure de contrôle allégée et plus rapide.

Stratégie de l'aviation pour l'Europe

2016/2062(INI) - 07/12/2015 - Document de base non législatif

OBJECTIF : présenter une nouvelle stratégie de l'aviation pour l'Europe.

CONTEXTE : l'aviation est un moteur puissant de la croissance économique, de la création d'emplois, du commerce et de la mobilité pour l'Union européenne, et joue un rôle essentiel dans l'économie de l'UE. **Le secteur emploie directement entre 1,4 million et 2 millions de personnes** et contribue à l'économie européenne à hauteur de **110 milliards EUR**.

La disponibilité de vols intercontinentaux directs joue un rôle déterminant dans le choix des grandes entreprises quant à l'implantation de leurs sièges en Europe:

- une augmentation de 10% de l'offre de vols intercontinentaux se traduit par une hausse de 4% du nombre de sièges des grandes entreprises ;
- une augmentation de 10% des passagers en partance dans une région métropolitaine entraîne une augmentation de 1% du nombre d'emplois locaux dans le secteur des services.

Au cours des 20 dernières années, la libéralisation du marché intérieur des services aériens de l'UE et la hausse considérable de la demande de transport aérien au sein de l'UE et dans le monde ont abouti au développement significatif du secteur européen de l'aviation. Le trafic aérien en Europe devrait, selon les estimations, atteindre **14,4 millions de vols en 2035**, soit 50% de plus qu'en 2012.

Une stratégie de l'aviation s'impose si l'on veut garantir que le secteur aéronautique européen demeure compétitif, maintienne sa position de chef de file et recueille les bénéfices d'une économie mondiale en évolution rapide.

CONTENU : la présente stratégie de l'aviation a pour objectif de renforcer la compétitivité et la pérennité de l'ensemble du réseau de valeur du transport aérien de l'UE. La Commission a donc recensé les trois grandes priorités suivantes:

1) Exploiter les marchés en expansion : l'aviation européenne doit faire face à de nouveaux défis sur le plan de la compétitivité compte tenu de l'évolution rapide du marché mondial, en raison notamment du déplacement de la croissance économique vers l'est. Avec des prévisions de croissance annuelle à 6%, le trafic régulier de passagers dans la région Asie-Pacifique devrait progresser plus rapidement que dans d'autres régions jusqu'en 2034, date à laquelle il représentera plus de 40% du trafic aérien mondial.

En adoptant une politique extérieure de l'aviation ambitieuse avec la **négociation d'accords globaux dans le domaine de l'aviation**, en mettant clairement l'accent sur les marchés en expansion, l'UE pourrait contribuer à améliorer, pour le secteur aéronautique européen, les possibilités d'accès aux marchés étrangers et d'investissement dans ces marchés importants.

Par ailleurs, afin de soutenir les échanges commerciaux internationaux relatifs aux aéronefs et produits associés, l'UE devrait aussi élargir une série **d'accords bilatéraux en matière de sécurité aérienne** visant à parvenir à la reconnaissance mutuelle de normes de certification en matière de sécurité.

La Commission devrait également négocier des dispositions relatives à une **concurrence effective et équitable** dans le cadre de la négociation d'accords globaux dans le domaine des transports aériens au niveau de l'UE et envisager d'adopter des mesures pour lutter contre les pratiques déloyales appliquées par des pays tiers et des opérateurs de pays tiers.

2) Supprimer les limites à la croissance au sol et pour le segment aérien : l'estimation des coûts de la fragmentation de l'espace aérien de l'UE s'élève à au moins 5 milliards EUR par an. Le principal défi à relever consiste à **réduire les contraintes de capacité et d'efficacité** qui freinent la compétitivité du secteur sur la scène internationale, causent congestion et retards et augmentent les coûts.

D'ici 2035, selon les prévisions d'Eurocontrol, le déficit de capacités des aéroports européens sera tel qu'il leur sera impossible d'accueillir quelque 2 millions de vols. Le coût économique que représente cette incapacité à répondre à la demande correspond, d'après les estimations, à l'absence de création de 434.000 à 818.000 emplois d'ici à 2035 et à une diminution annuelle du PIB située entre 28 et 52 milliards EUR à l'échelle de l'UE.

C'est pourquoi la stratégie insiste sur la nécessité :

- d'achever **ciel unique européen**, notamment grâce à l'adoption des propositions sur le ciel unique européen (SES II+) ;
- de tirer parti des capacités existantes et d'établir une **planification aéroportuaire** bien à l'avance afin d'absorber les besoins futurs prévus ;
- d'adopter le règlement révisé sur les créneaux horaires afin de permettre une utilisation optimale des capacités des aéroports les plus fréquentés de l'UE ;
- de renforcer la **disponibilité de services aéroportuaires** hautement performants et compétitifs, y compris en ce qui concerne les pistes, les terminaux pour passagers et l'assistance en escale ;
- de suivre les tendances tant pour la **connectivité** intra-UE que pour la connectivité extra-UE en Europe, pour recenser toute lacune et pour définir les mesures qui s'imposent.

3) Maintenir un niveau élevé de normes de sécurité et de sûreté de l'UE : pour y parvenir, la Commission préconise de mettre en place une approche de la réglementation en matière de sécurité et de supervision qui soit **fondée sur le risque et la performance**.

La stratégie insiste sur la nécessité :

- d'intégrer des **nouveaux modèles d'entreprise** et des nouvelles technologies, comme les moteurs électriques ou les drones ;
- de supprimer les **règles et procédures** qui, en plus d'être lourdes et coûteuses, ne contribuent pas à la sécurité ;
- d'élaborer un **partage des ressources** techniques entre les autorités nationales et l'Agence européenne de la sécurité aérienne ;
- de lancer une évaluation de la législation en vigueur relative à l'imposition d'interdictions d'exploitation et aux règles relatives aux enquêtes sur les accidents dans l'aviation civile ;
- de trouver de **nouveaux moyens d'alléger la lourdeur des contrôles de sûreté effectués sur les passagers**, notamment en recourant aux nouvelles technologies et en appliquant une approche fondée sur les risques dans le respect total des droits fondamentaux.

La Commission entend proposer une **révision du règlement de base** concernant des règles communes dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile, en remplacement de l'actuel règlement (CE) n° 216/2008.

Dans ce contexte, l'UE doit également agir dans les domaines suivants:

- **Renforcer l'agenda social et créer des emplois de haute qualité dans l'aviation** : i) veiller à ce que le secteur reste à la pointe grâce à une main-d'œuvre hautement diplômée, qualifiée et expérimentée; ii) développer de nouvelles aptitudes et compétences; iii) mieux comprendre les nouveaux modèles commerciaux et d'emploi, comme le recrutement de personnel navigant par l'intermédiaire d'agences, les nouvelles formes d'emploi atypiques ou encore la pratique du «*pay-to-fly*» (payer pour piloter) pour l'équipage de conduite; iv) clarifier le droit du travail applicable; v) entretenir un dialogue social actif dans les relations de travail.
- **Protéger les droits des passagers** : le processus législatif visant l'adoption de la révision du règlement (CE) n° 261/2004 sur les droits des passagers aériens en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol est toujours en cours en 2015. La Commission invite le Parlement européen et le Conseil à adopter rapidement les révisions proposées.
- **S'adapter à une nouvelle ère de l'innovation et des technologies numériques** : le déploiement et l'optimisation des technologies de l'information et de la communication sont particulièrement importants pour la capacité, la performance et la qualité des services aéroportuaires. De même, il convient **d'exploiter tout le potentiel des drones** en établissant un cadre permettant de garantir la sécurité de leur utilisation civile dans l'espace aérien et d'instaurer une sécurité juridique pour le secteur.
- **Contribuer à une politique visionnaire en matière de changement climatique** : l'UE, par l'intermédiaire de ses États membres agissant dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), élabore un mécanisme de marché mondial pour atteindre **l'objectif de croissance neutre en carbone pour 2020**. Elle entend par ailleurs adopter la toute première norme d'émission de CO2 pour les aéronefs.
- **Investir dans la recherche aéronautique** : la Commission est convaincue que des investissements privés et publics appropriés dans les technologies et l'innovation permettront à l'Europe de maintenir son rôle de premier plan dans le secteur aéronautique international. L'Union

européenne a prévu d'investir 430 millions EUR chaque année, jusqu'en 2020, dans le projet de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen (**SESAR**). D'après les estimations, le déploiement en temps utile des solutions en faveur de SESAR pourrait potentiellement déboucher sur la création de plus de 300.000 nouveaux emplois.