

# Mise en œuvre du ciel unique européen

2013/0186(COD) - 11/06/2013

**OBJECTIF** : améliorer la compétitivité du système de transport aérien européen en poursuivant le développement de l'initiative «ciel unique européen».

**ACTE PROPOSÉ** : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

**RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN** : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

**CONTEXTE** : l'initiative «ciel unique européen» vise à rationaliser la façon dont l'espace aérien européen est organisé et géré, en réformant le secteur des services de navigation aérienne (SNA).

Au vu de l'expérience acquise dans le cadre des paquets «**ciel unique européen**» I depuis 2004 et «**ciel unique européen**» II depuis 2009, les principes et l'orientation retenus restent pertinents et **la poursuite de leur mise en œuvre se justifie**. Toutefois, la mise en œuvre de l'initiative prend du retard, notamment la réalisation des objectifs de performance et le déploiement des éléments de base, tels que les blocs d'espace aérien fonctionnels ou les autorités nationales de surveillance (ANS).

Le processus de **refonte du cadre juridique du ciel unique européen, désigné par l'abréviation CUE 2+** («ciel unique européen» 2+), vise à accélérer la mise en œuvre de la réforme des services de navigation aérienne en restant fidèle à ses objectifs et principes initiaux. Il s'inscrit également dans le cadre de l'initiative relative à [l'Acte pour le marché unique II](#) et entend, à ce titre, renforcer la compétitivité et la croissance de l'économie de l'UE en général, et pas seulement celles du système de gestion du trafic aérien.

Le «paquet» CUE 2+ traite essentiellement deux problèmes :

- 1) **le manque d'efficacité de la navigation aérienne**. La fourniture de SNA reste assez peu satisfaisante sur le plan de l'efficacité au regard des coûts, de l'exécution optimale des vols et de la capacité offerte. Aux États-Unis par exemple, tout l'espace aérien «en route» est contrôlé par un même prestataire de services alors qu'en Europe, ils sont 38. Avec un effectif inférieur de 38%, le prestataire américain contrôle près de 70% de vols supplémentaires.
- 2) **la fragmentation du système de gestion du trafic aérien (GTA)**. Le système européen de GTA comprend 27 autorités nationales qui supervisent au total plus d'une centaine de prestataires de services de navigation aérienne (PSNA), avec les divergences que cela suppose entre les systèmes, les règles et les procédures.

En conséquence, **les objectifs spécifiques de l'initiative** sont : i) d'accroître les performances des services de la circulation aérienne sur le plan de l'efficacité et ii) d'améliorer l'utilisation des capacités de gestion du trafic aérien.

**ANALYSE D'IMPACT** : la Commission a effectué une [analyse d'impact](#) accompagnant les propositions législatives sur l'amélioration de l'efficacité, de la sécurité et de la compétitivité du ciel unique européen.

**BASE JURIDIQUE** : articles 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

**CONTENU** : la Commission propose de **fusionner les quatre règlements relatifs au ciel unique européen en un seul règlement**, regroupés en plusieurs chapitres en fonction des acteurs concernés.

**Autorités nationales**: la proposition renforce les autorités nationales, en ce qui concerne à la fois **leur indépendance, leur expertise et leurs ressources**. À cette fin, elle :

- décrit le degré d'indépendance que les autorités doivent présenter vis-à-vis des prestataires de services qu'ils sont censés surveiller (une période transitoire est prévue jusqu'en 2020) ;
- fixe des exigences plus précises en ce qui concerne les compétences et l'indépendance du personnel recruté, et renforce l'indépendance du financement des autorités par le système de redevances de route ;
- prévoit la création d'un réseau d'autorités nationales, ainsi que la possibilité d'une mise en commun des experts de manière à ce que les États puissent faire appel à des experts d'autres États membres.

**Système de performance et système de redevances** : les modifications proposées visent à simplifier le processus de définition des objectifs et pour permettre de **l'axer davantage sur le niveau local**. Cela permet de mieux adapter la définition des objectifs en fonction des circonstances.

Des modifications ont aussi été apportées dans ce sens aux dispositions relatives à la tarification, et le texte a été actualisé afin que la disposition concernant le financement des tâches de l'autorité couvre également l'extension des compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

**Blocs d'espace aérien fonctionnels** : l'objectif de la révision reste la **réorientation stratégique** des blocs d'espace aérien fonctionnels vers l'amélioration des performances.

Le secteur doit jouir d'une **souplesse accrue** pour développer les blocs d'espace aérien fonctionnels, voire concevoir des types différents de blocs d'espace aérien fonctionnels en fonction des synergies envisageables. Par conséquent, la proposition met l'accent sur des **«partenariats sectoriels» flexibles**, et le critère de réussite sera le niveau d'amélioration des performances réalisé.

**Services d'appui aux services opérationnels de la circulation aérienne** : selon la proposition, les services opérationnels de la circulation aérienne, qui sont considérés comme des monopoles naturels, resteraient soumis à l'obligation de désignation, mais **les services d'appui devraient avoir la possibilité de se développer librement et devraient pouvoir être fournis aux conditions du marché**. Une clause de sauvegarde a été incluse afin de garantir que les intérêts économiques vitaux et ceux de la sécurité ne sont pas compromis. Une période transitoire est prévue jusqu'en 2020.

**Gestion de réseau** : les dispositions ont été actualisées, notamment en ce qui concerne la liste de tous les services assurés par le gestionnaire de réseau. Une référence au **portail d'information aéronautique** a été ajoutée, s'agissant d'un service déjà intégré dans une certaine mesure au gestionnaire de réseau ;

En second lieu, la terminologie a été harmonisée avec celle utilisée dans le règlement (CE) n° 1108/2009, qui désigne les «fonctions» sous le nom de «services» et assimile systématiquement le gestionnaire de réseau aux autres prestataires de services en ce qui concerne les exigences en matière de certification, de surveillance et de sécurité. Enfin, une disposition a été intégrée afin d'orienter l'évolution du gestionnaire de réseau dans le sens d'un partenariat sectoriel d'ici à 2020.

**Participation des usagers de l'espace aérien** : en vue de renforcer le souci du client chez les prestataires de services de navigation aérienne, une nouvelle disposition est introduite pour garantir que les usagers de l'espace aérien seront consultés et associés à l'approbation de plans d'investissement.

**INCIDENCE BUDGÉTAIRE** : la proposition n'a aucune incidence budgétaire.

**ACTES DÉLÉGUÉS** : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.