

Mise en œuvre du ciel unique européen

2013/0186(COD) - 12/03/2014 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 489 voix pour, 154 contre et 34 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte).

La position en première lecture adoptée par le Parlement européen suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Mettre en œuvre le ciel unique européen : le Parlement a souligné la nécessité de mettre fin à la fragmentation de l'espace aérien afin d'éviter que l'augmentation attendue du trafic aérien génère ou accentue la congestion de l'espace aérien européen, avec tous les coûts que cela implique en termes économiques, environnementaux et de sécurité.

La mise en œuvre du ciel unique européen devrait avoir **une incidence positive sur la croissance, l'emploi et la compétitivité en Europe**, notamment en stimulant la demande d'emplois hautement qualifiés.

Objectif du règlement : celui-ci devrait fixer des règles pour la création et le bon fonctionnement du ciel unique européen afin de préserver les normes de sécurité actuelles de la circulation aérienne, de contribuer au développement durable du système de transport aérien, et notamment en **réduisant les répercussions sur le climat**.

Le ciel unique devrait comporter un réseau cohérent de routes au niveau paneuropéen et, sur la base de modalités particulières convenues avec les pays voisins, dans des pays tiers, un espace aérien opérationnel intégré ainsi que des systèmes de gestion du réseau et du trafic aérien, au profit de tous les usagers de l'espace aérien.

L'application du règlement à **l'aéroport de Gibraltar** serait suspendue jusqu'à l'application du régime défini dans la déclaration conjointe des ministres des affaires étrangères du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni du 2 décembre 1987.

Autorités aéronautiques nationales : le texte amendé prévoit la désignation par les États membres d'un organisme faisant fonction d'autorité aéronautique nationale.

Les autorités aéronautiques nationales devraient être **juridiquement distinctes et indépendantes**, notamment sur les plans organisationnel, hiérarchique et décisionnel - et dotées de leur budget annuel -, de toute entreprise, de toute organisation, de toute entité privée ou publique et de tout personnel relevant du domaine d'activité de l'autorité conformément au règlement (CE) n° 216/2008 ou possédant un intérêt dans les activités de ces entités. Ces dispositions devraient être respectées à la date d'entrée en vigueur du règlement ou au plus tard le 1^{er} janvier 2017.

Le personnel des autorités aéronautiques nationales devrait être recruté en vertu de règles et de critères clairs et transparents qui garantissent son indépendance. Il ne devrait pas être détaché par des prestataires de services de navigation aérienne (PSNA), ni par des entreprises placées sous le contrôle de prestataires de ce type.

Les personnes qui ont été chargées des décisions stratégiques pendant plus de six mois ne devraient pas exercer de responsabilités professionnelles auprès d'un prestataires de services de navigation aérienne

après la cessation de leurs fonctions au sein de l'autorité aéronautique nationale pendant une période d'au moins 12 mois pour le personnel occupant des fonctions d'encadrement (au moins six mois pour le personnel n'occupant pas de fonctions d'encadrement).

Les membres de la direction de l'autorité seraient nommés pour une durée déterminée comprise entre trois et sept ans, renouvelable une fois.

Définitions : les députés ont ajouté de définitions importantes, comme ce qu'on entend par «plans de performance locaux» et par «partenariat sectoriel», lequel sera désormais, selon la proposition, un moteur au sein des blocs d'espace aérien fonctionnels à la structure nouvelle.

La définition de «**facteur humain**» a également été introduite, à savoir les conditions sociales, culturelles et de travail du personnel dans le secteur de la gestion du trafic aérien. Le facteur humain devrait être supervisé et intégré au cœur même du cadre du ciel unique européen.

Coopération entre les autorités aéronautiques nationales : la Commission et l'Agence européenne pour l'aviation (EAA) devraient faciliter la coopération entre ces autorités afin de leur permettre d'échanger leurs meilleures pratiques et d'élaborer une approche commune, y compris par la coopération renforcée à l'échelle régionale, en mettant à disposition **une plateforme pour ces échanges**. Cette coopération devrait se dérouler au sein d'un réseau sur une base régulière (au moins une fois par an).

L'objectif et les missions de ce réseau ont été définis de manière plus détaillée : il devrait, entre autres, conseiller la Commission et l'EAA en ce qui concerne l'élaboration de la réglementation et la certification et fournir des recommandations destinées à faciliter la fourniture de services transfrontaliers.

Certification des prestataires de services : la délivrance de certificats devrait conférer aux prestataires de services de navigation aérienne le droit d'offrir leurs services à tout État membre et, le cas échéant, aux pays tiers voisins dans un bloc d'espace aérien fonctionnel, moyennant l'accord mutuel des parties concernées.

Fourniture de services d'appui : les «services d'appui» ont été définis comme les services de communication, de navigation et de surveillance (CNS), les services météorologiques (MET) et les services d'information aéronautique (SIA), ainsi que les autres services et activités qui sont liés et concourent à la fourniture de services de navigation aérienne.

Selon le Parlement, **aucun obstacle statutaire ne devrait empêcher les prestataires de services d'appui d'entrer en concurrence** au sein de l'Union sur la base de conditions équitables, non discriminatoires et transparentes pour la fourniture de ces services.

Les députés ont proposé que les prestataires de services de navigation aérienne invitent, au moment de l'établissement de leur plan d'entreprise, plusieurs prestataires de services d'appui à présenter une offre, et ce en vue de retenir le prestataire de services financièrement et qualitativement le plus avantageux.

Parmi les **critères de sélection contraignants** pour l'entité contractante devraient figurer, notamment, l'efficacité économique et l'efficacité énergétique, la qualité générale des services, l'interopérabilité et la sécurité des services, ainsi que la transparence des procédures de passation.

La Commission devrait réaliser une **étude des incidences** de l'application des principes de marché à la fourniture des services d'appui sur les plans opérationnel, économique, social et de la sécurité, et présenter celle-ci au Parlement européen et au Conseil pour le 1^{er} janvier 2016.

Système et critères de performance : les députés ont proposé que l'«**organe d'évaluation des performances**» (OEP) soit créé en tant qu'autorité européenne de régulation économique placée sous la

supervision de la Commission, à compter du 1^{er} juillet 2015. L'OEP serait fonctionnellement et juridiquement distinct de tout prestataire de services, que ce soit au niveau national ou paneuropéen.

La conformité des plans de performance locaux et des objectifs locaux avec les objectifs de performance au niveau de l'Union serait évaluée par la Commission en coopération avec l'OEP.

Les objectifs de performance au niveau de l'Union devraient être définis de sorte que chaque bloc d'espace aérien fonctionnel conserve une **souplesse suffisante** pour obtenir les meilleurs résultats possibles.

Mécanisme de compensation : outre la possibilité de sanctions, le Parlement a préconisé la création d'un mécanisme de compensation afin de régler le problème découlant du déploiement non synchronisé des technologies SESAR et des pertes d'investissements qui en résultent. La Commission pourrait proposer des mécanismes financiers pour améliorer la synchronisation des dépenses en capital liées au déploiement des technologies SESAR dans les systèmes embarqués et au sol.

Mise en œuvre du plan directeur GTA (gestion du trafic aérien) : la mise en œuvre du plan directeur GTA serait coordonnée par la Commission. Le gestionnaire du réseau, l'OEP et le gestionnaire du déploiement contribueraient à la mise en œuvre du plan directeur GTA conformément aux dispositions du règlement.

La Commission adopterait, par voie d'actes d'exécution, des modalités de gouvernance de la mise en œuvre du plan directeur GTA, notamment des modalités de définition et de sélection de l'organe chargé de la gestion (gestionnaire du déploiement).

Le gestionnaire du déploiement devrait recommander à la Commission **des échéances contraignantes** pour le déploiement et les actions correctrices appropriées relatives aux retards de mise en œuvre.

Partenariats sectoriels : les députés ont précisé que ces partenariats devaient être distincts des blocs d'espace aérien fonctionnels, qui sont une initiative des États. De plus, les partenariats sectoriels et les blocs d'espace aérien fonctionnels ne devraient pas se chevaucher pour ce qui est des États membres concernés, et devraient donc être considérés comme un type de coopération distinct.