

# Mise en œuvre du ciel unique européen

2013/0186(COD) - 22/09/2020

La Commission a présenté une proposition modifiée de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte).

Cette proposition modifiée vise à actualiser, à la lumière de l'expérience acquise, et à refondre la législation actuelle relative au ciel unique européen.

Alors que les objectifs et principes initiaux de la proposition adoptée par la Commission en 2013 restent les mêmes, la proposition modifiée se concentre spécifiquement sur l'accélération de l'adaptation des services de navigation aérienne à la lumière de ces principes et objectifs.

## *Dispositions spécifiques de la proposition modifiée*

Comme précédemment, il est proposé de fusionner les règlements actuels relatifs au Ciel unique européen en un seul règlement et de supprimer les éléments qui font double emploi avec le règlement (UE) 2018/1139. Le texte serait aligné sur la législation pertinente de l'Union. De même, la proposition tient compte des récents développements technologiques dans le secteur de l'aviation et des engagements exprimés dans le «Pacte vert» pour l'Europe en vue de décarboner le secteur des transports

Malgré un certain nombre de changements, cette proposition modifiée poursuit les mêmes objectifs que la proposition introduite en 2013.

## *Autorités nationales de surveillance*

L'indépendance, l'expertise et les ressources des autorités nationales de contrôle devraient être renforcées. Le texte modifié décrit le niveau d'indépendance requis de la part des autorités vis-à-vis des prestataires de services qu'elles sont censées surveiller, et de toute autre entité publique ou privée.

Il est proposé de distinguer clairement les tâches des autorités nationales de surveillance, compétentes pour les questions relatives au ciel unique européen, de celles des autorités nationales compétentes dans le domaine de la sécurité aérienne couvertes par le règlement (UE) 2018/1139. Les premières autorités devraient être responsables de la certification économique liée aux conditions financières nécessaires à la fourniture de services de navigation aérienne, de la surveillance de la passation des marchés de services de navigation aérienne ainsi que de l'application des systèmes de performance et de tarification.

Les secondes autorités resteraient chargées de la certification et de la surveillance de la sécurité et des autres tâches décrites dans le règlement (UE) 2018/1139.

## *Certification économique des prestataires de services de navigation aérienne et désignation des prestataires de services de la circulation aérienne*

La fourniture de services de navigation aérienne est subordonnée au respect de certaines exigences en matière de solidité financière, de responsabilité et de couverture d'assurance. À ces fins, il est proposé de prévoir un certificat économique délivré par les autorités de surveillance nationales. La proposition modifiée stipule également que la désignation des prestataires de services de la circulation aérienne doit être effectuée pour une période maximale de 10 ans. L'objectif est de garantir que la désignation soit réévaluée périodiquement.

### ***Services de contrôle de la circulation aérienne***

Il est proposé que les exploitants d'aéroports puissent décider de se procurer des services de contrôle de circulation aérienne, lorsque cette acquisition permettrait des gains de rentabilité au profit des usagers de l'espace aérien. Les États membres devraient pouvoir autoriser la passation de marchés de services pour le contrôle des approches. Afin d'assurer des conditions de concurrence équitables et d'éviter la discrimination, les subventions croisées et les distorsions de concurrence, les services en route seraient séparés sur le plan organisationnel des autres services de navigation aérienne.

### ***Services communs d'information***

En ce qui concerne les services communs d'information nécessaires pour permettre une gestion sûre du trafic aérien sans pilote (trafic de drones), le texte modifié est aligné sur les récents développements réglementaires concernant l'exploitation des aéronefs sans pilote. Il est proposé de réglementer la tarification de ces services de manière à contenir le coût de la gestion du trafic des aéronefs sans pilote.

### ***Systèmes de performance et de redevances et organisme d'évaluation des performances***

Il est proposé de confier aux prestataires de services de la circulation aérienne désignés la tâche de rédiger et de soumettre leurs plans de performance pour approbation par l'autorité compétente. Selon le cas, cette autorité pourrait être l'Agence agissant en tant qu'organisme d'évaluation des performances (RPP) ou une autorité de surveillance nationale. La fonction d'organe d'évaluation des performances, pour laquelle des règles de gouvernance spécifiques sont définies dans la [proposition](#) modifiant le règlement (UE) 2018/1139, est conçue de manière à permettre la prise de décisions pertinentes avec l'expertise et l'indépendance nécessaires. Les règles de financement proposées devraient garantir que l'Agence soit dotée des ressources nécessaires.

La proposition modifiée définit les responsabilités respectives de l'Agence agissant en tant que RPP, et des autorités nationales de surveillance en ce qui concerne la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification. En particulier, l'Agence agissant en tant que RPP serait chargée d'évaluer et d'approuver la répartition des coûts entre les services en route et les services terminaux et d'évaluer et d'approuver les plans de performance pour les services de navigation aérienne en route.

Les autorités nationales de surveillance seraient chargées d'évaluer et d'approuver les plans de performance pour les services de navigation aérienne terminaux. À cette fin, des plans distincts pour les services de navigation aérienne en route et pour les services de navigation aérienne terminaux devraient être soumis par les prestataires de services de la circulation aérienne désignés qui fournissent les deux types de services. Les modalités du système de redevances proposé sont alignées sur cette nouvelle approche.

### ***Blocs d'espace aérien fonctionnels***

La proposition modifiée ne contient plus de dispositions relatives aux blocs d'espace aérien fonctionnels. L'absence de telles règles n'empêcherait pas les États membres de maintenir ou de créer des blocs d'espace aérien fonctionnels s'ils le jugent utile.

### ***Disponibilité et accès aux données***

Les règles relatives à cette question sont modifiées de manière à faciliter la fourniture de services de données relatives au trafic aérien sur un marché transfrontalier et à l'échelle de l'Union. Les nouveaux entrants sur le marché des données doivent avoir accès aux données opérationnelles pertinentes avant même la certification. Afin d'éviter les subventions croisées ou la double facturation, il est proposé d'établir des principes de tarification adéquats.

### ***Gestionnaire de réseau (actuellement Eurocontrol jusqu'en 2029)***

La proposition énumère les fonctions du réseau et définit leurs objectifs tout en renforçant le rôle du gestionnaire de réseau.

### ***Coordination SESAR***

La proposition modifiée prévoit que les entités concernées doivent coopérer en vue d'assurer une coordination efficace entre les différentes phases du projet SESAR.