Procedure file

Informations de base

CNS - Procédure de consultation Règlement	2005/0235(CNS)	Procédure terminée
Transport aérien: entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic SESAR Modification 2008/0159(CNS) Modification 2013/0237(NLE) Sujet 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt 3.20.01.01 Sécurité aérienne 3.50.20 Coopération et accords scientifiques et technologiques		

Acteurs principaux

Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	ITRE Industrie, recherche et énergie		26/01/2006
		PPE-DE HENNICOT-SCHOEPGES Erna	
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	BUDG Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	TRAN Transports et tourisme (Commission associée)		06/02/2006
		PPE-DE BRADBOURN Philip	
	Commission pour avis sur la base juridique	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	JURI Affaires juridiques		12/12/2005
		ALDE WALLIS Diana	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Affaires économiques et financières ECOFIN	2787	27/02/2007
	Transports, télécommunications et énergie	2735	08/06/2006
	Transports, télécommunications et énergie	2721	27/03/2006
	Transports, télécommunications et énergie	2695	01/12/2005
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports	BARROT Jacques	

Evénements clés

25/11/2005	Publication de la proposition législative	COM(2005)0602	Résumé
01/12/2005	Débat au Conseil	2695	
17/01/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
27/03/2006	Débat au Conseil	2721	Résumé
18/05/2006	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
08/06/2006	Débat au Conseil	2735	Résumé
23/10/2006	Vote en commission		Résumé
27/10/2006	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A6-0382/2006	
14/11/2006	Résultat du vote au parlement		
14/11/2006	Décision du Parlement	T6-0484/2006	Résumé
27/02/2007	Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement		
27/02/2007	Fin de la procédure au Parlement		
02/03/2007	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2005/0235(CNS)
Type de procédure	CNS - Procédure de consultation
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Modification 2008/0159(CNS) Modification 2013/0237(NLE)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 171
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	ITRE/6/32755

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2005)0602	25/11/2005	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2005)1532	25/11/2005	EC	
Avis de la commission	JURI	PE372.165	24/04/2006	EP	
Comité économique et social: avis, rapport		CES0975/2006	06/07/2006	ESC	
Projet de rapport de la commission		PE374.009	25/07/2006	EP	
Amendements déposés en commission		PE378.647	25/09/2006	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0382/2006	27/10/2006	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère		T6-0484/2006	14/11/2006	EP	Résumé

lecture/lecture unique					
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2007)0054	11/01/2007	EC	
Document de suivi		COM(2007)0103	15/03/2007	EC	Résumé
Document de suivi		COM(2011)0014	24/01/2011	EC	Résumé
Document de suivi		SWD(2017)0338	06/10/2017	EC	
Document de suivi		SWD(2017)0339	06/10/2017	EC	

Informations complémentaires

Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

Règlement 2007/219
JO L 064 02.03.2007, p. 0001 Résumé

Transport aérien: entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic SESAR

OBJECTIF : constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR).

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Conseil

CONTEXTE : le transport aérien contribue à hauteur de 220 milliards EUR au produit intérieur brut européen et emploie 3,1 millions de personnes. Les projections d?évolution du trafic aérien en Europe montrent qu?il devrait plus que doubler dans les 20 prochaines années, voire tripler dans certaines régions, notamment d?Europe centrale.

Développer l'infrastructure de transport aérien devient dès lors une priorité pour la croissance européenne. Cette dernière repose par ailleurs sur la conduite de grands projets industriels à forte valeur technologique, à l'instar de GALILEO (radionavigation par satellite) ou d'ITER (fusion nucléaire). Le projet SESAR s'inscrit dans ce cadre. Il vise la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien. L'enjeu est de développer les technologies, modes d'organisation et composants industriels capables d'assurer la sécurité et la fluidité du transport aérien dans les 20 prochaines années en Europe et dans le monde.

SESAR est le volet technologique du Ciel Unique européen : il s?appuiera sur les instruments réglementaires et les nouveaux modes de travail permis par le Ciel Unique, ainsi que sur l?expertise d?Eurocontrol, qui garantiront que les avancées technologiques puissent effectivement être mises en ?uvre sur le terrain.

Dans la lignée des succès industriels européens comme Ariane, Airbus ou GALILEO, le projet SESAR fédérera les efforts de recherche, catalysera la capacité d?innovation de l?Europe et permettra la mise en commun et la rationalisation du développement des systèmes de contrôle aérien de nouvelle génération. Une étude demandée par la Commission, et associant des représentants de l?organe consultatif de branche, fait état d?une valeur actualisée nette financière de 20 milliards EUR pour la réalisation de SESAR.

CONTENU : l'objet de la proposition est de créer une entreprise commune SESAR qui garantira la cohérence et la cohésion du projet et de définir les statuts de l?entreprise commune.

L?entreprise commune fédérera des fonds de recherche et développement vers la création d?une nouvelle génération de systèmes et permettra d?uniformiser le niveau d?équipements dans les différents pays de l?Union, et de déployer une nouvelle infrastructure aéronautique européenne. Cette politique se développera dans le cadre d?un partenariat public-privé alliant la capacité institutionnelle d?investissement à long terme à un partage du risque avec l?industrie. Le projet doit pouvoir bénéficier de ressources financières publiques comme privées, dans une logique programmatique et non budgétaire, tout en facilitant une appropriation progressive et irrévocable de l?industrie.

SESAR est défini en plusieurs étapes de façon à donner de la flexibilité dans la mise en ?uvre des évolutions et à minimiser les risques transitoires :

1) la phase de définition (2005-2007) permettra avant tout de réaliser le plan de modernisation de la gestion du trafic aérien en Europe en définissant les différentes étapes technologiques à franchir, les priorités de modernisation, et les calendriers de mise en ?uvre opérationnelle.

2) la phase de mise en ?uvre s?articulera en 2 étapes successives :

- le développement (2008-2013) : cette étape permettra de développer les technologies de base qui seront la fondation de la nouvelle génération de systèmes. Elle permettra par ailleurs de réaliser des avancées fonctionnelles majeures, en particulier sur l?évolution de l?assistance au contrôle et du partage de certaines tâches entre le sol et le bord.

- le déploiement (2014-2020) : il s?agit de la phase d?installation à large échelle des nouveaux systèmes et la mise en ?uvre généralisée des fonctionnalités qui y sont associées.

L?entreprise commune interviendra seulement dans les activités de développement de la phase de mise en oeuvre. A la fin de la phase de développement en 2013, le financement et le contrôle de l?ensemble du projet SESAR reviendra à l?industrie. L?entreprise commune doit être mise sur pied rapidement, même avant la fin de la phase de définition, afin qu?elle puisse reprendre le plan de modernisation en cours d?élaboration et qu?elle prépare le programme de travail en résultant.

Pour connaître les implications financières de la présente proposition, se reporter à la fiche financière.

Transport aérien: entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic SESAR

Le Conseil a pris note d'un rapport sur l'état des travaux présenté par la présidence, concernant le règlement relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR : single European sky air traffic management and research). Il a invité le Comité des représentants permanents à préparer le dossier en vue de dégager une orientation générale lors de sa session de juin.

L'objet du règlement proposé est de créer une entreprise commune qui garantira la cohérence et la cohésion du projet, tout en favorisant le partenariat entre la Communauté et les autres organismes publics ou privés concernés. La Commission a adopté sa communication et une proposition de règlement en novembre 2005 (se reporter aux résumés précédents).

Transport aérien: entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic SESAR

Le Conseil a dégagé une orientation générale sur une proposition de règlement relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR = single European Sky Air Traffic Management and Research).

Le projet SESAR, qui vise à moderniser la gestion du trafic aérien en Europe, se compose de trois phases (une phase de définition, une phase de développement et une phase de déploiement) et constitue le volet technologique de l'initiative européenne "ciel unique".

Transport aérien: entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic SESAR

La commission a adopté le rapport d?Erna HENNICOT-SCHOEPGES (PPE-DE, LU) amendant ? en procédure de consultation ? la proposition de règlement du Conseil relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR):

- un nouveau paragraphe est ajouté à l?article 1 afin de définir clairement les trois phases de SESAR (une «phase de définition», une «phase de développement» et une «phase de déploiement») en termes de durée et de tâches à accomplir. La Commission doit soumettre une proposition législative établissant la troisième phase;

- la commission introduit une clause de révision, une disposition juridique qu?elle estime nécessaire, à en juger par l'expérience de l'entreprise commune GALILEO;

- alors que la Commission avait proposé de faire siéger l?entreprise commune à Bruxelles, les députés estiment que la décision concernant le siège appartient au Conseil européen, conformément aux principes qui régissent la décision sur le siège des agences exécutives du règlement n° 58/2003 du Conseil;

- la commission a suppriméla disposition autorisant un prélèvement supplémentaire sur les redevances de navigation aérienne, affirmant que les redevances supportées par les utilisateurs contribueront déjà au financement du programme par l'intermédiaire d'Eurocontrol et qu?une phase de définition réussie déboucherait sur une programmation économique claire propre à attirer l'investissement privé nécessaire (et le financement public);

- un nouvel article 5 bis prévoit que toute adhésion de nouveaux membres, y compris de pays tiers, est soumise à l'approbation du Parlement européen et du Conseil;

- le Parlement et le Conseil doivent être tenus dûment et constamment informés des résultats et des méthodes de travail de l'entreprise commune;

- le Parlement doit avoir un statut d?observateur auprès du conseil d?administration. La commission propose également de rééquilibrer la représentation et la pondération des voix au conseil d?administration. Cette pondération dépend de la contribution financière de chaque représentant;

- le rapport introduit un certain nombre de dispositions juridiques adoptées par le Parlement traitant du mandat du directeur exécutif de l'autorité de surveillance du GNSS européen(voir CNS/2005/0084): la Commission, après avoir consulté le représentant du Parlement, présente une liste de trois candidats au conseil d?administration. Le mandat doit être de cinq ans, renouvelable pour une période maximale de trois ans;

- enfin, la commission introduit une nouvelle disposition à l?annexe afin de clarifier le concept de conflit d?intérêts.

Transport aérien: entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic SESAR

En adoptant le rapport de consultation d?Erna HENNICOT-SCHOEPGES (PPE-DE, LU), le Parlement a approuvé la proposition de règlement relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR). Plusieurs amendements ont cependant été adoptés en plénière :

- les députés demandent que l?article 173 du traité CE soit ajouté à l?article 171 comme base juridique de la proposition ;

- il est clarifié que l?objectif principal de l?entreprise commune est de gérer les activités de la phase de développement du projet SESAR, pour une période comprise entre la date d'approbation par le Conseil du plan directeur sur la gestion du trafic aérien ("plan directeur ATM"), et la fin de la phase de développement ;

- Le projet SESAR devrait comprendre trois phases :

a) une "phase de définition" visant à définir les options techniques, les mesures à prendre et les priorités des programmes de modernisation ainsi que les plans de mise en ?uvre opérationnelle. Cette phase, commencée en octobre 2005, devrait s'achever en décembre 2007, avec l'élaboration d'un plan directeur ATM. Le plan directeur ATM est réalisé par un consortium d'entreprises placé sous la surveillance d'Eurocontrol ;

b) une "phase de développement" qui débutera le 1 er janvier 2008 après approbation du plan directeur ATM par le Conseil sur la base d'une proposition de la Commission et après consultation du Parlement européen. La phase de développement s'achèvera au 31 décembre 2013;

c) une "phase de déploiement" qui débutera le 1er janvier 2014 et prendra fin le 31 décembre 2020, et qui consistera en une production et une mise en ?uvre à grande échelle de la nouvelle infrastructure de gestion du trafic aérien. La Commission soumettra au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à définir: i) le passage de la phase de développement à la phase de déploiement ; ii) les mécanismes de remboursement qui s'appliqueront à tout organisme succédant à l'entreprise commune ; iii) le transfert de certains biens corporels et incorporels au nouvel organisme succédant à l'entreprise commune.

- le domaine d'intervention, la gouvernance, le financement et la durée de l'entreprise commune seraient révisés, le cas échéant, par le Conseil selon le stade d'avancement du projet et le plan directeur ATM ;

- alors que la Commission propose que le siège de l?entreprise commune soit situé à Bruxelles, les députés demandent que le siège soit fixé conformément au règlement 58/2003/CE du Conseil portant statut des agences exécutives chargées de certaines tâches relatives à la gestion de programmes communautaires ;

- un nouvel article stipule que la Commission fera rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'adhésion de nouveaux membres à l'entreprise commune. Toute adhésion de nouveaux membres, y compris provenant de pays tiers, sera soumise à l'approbation du Parlement européen et du Conseil ;

- la Commission réalisera des évaluations sur la mise en ?uvre du présent règlement, des résultats obtenus par l'entreprise commune et de ses méthodes de travail. Elle présentera au Parlement européen et au Conseil des rapports sur les résultats de ces évaluations et sur les conclusions à en tirer ;

- un nouvel article prévoit que si la Commission estime nécessaire, ou si le Parlement européen ou le Conseil, dans le cadre de la procédure de comitologie, demande la révision du règlement ou des statuts de l'entreprise commune, la Commission présentera une proposition d'acte juridique conformément à la procédure prévue par le traité ;

- lorsqu'il propose d'autoriser ou de ne pas autoriser des négociations sur l'adhésion à une entreprise ou un organisme public ou privé, le conseil d'administration devra accorder une attention particulière aux critères suivants: i) une connaissance et une expérience attestées de la gestion du trafic aérien et/ou de la fabrication d'équipements et/ou de la fourniture des services utilisés dans la gestion du trafic aérien; ii) la contribution que l'entreprise ou l'organisme devrait pouvoir apporter à l'exécution du plan directeur ATM; iii) la sécurité financière de l'entreprise ou de l'organisme concerné la sécurité financière de l'entreprise ou de l'organisme concerné ; iv) les conflits d'intérêts potentiels ;

- soucieux d?éviter les conflits d?intérêts, les députés demandent que les membres de l'entreprise commune ou du conseil d'administration et du personnel de l'entreprise commune ne puissent participer à la préparation d'appels d'offres ni à l'évaluation ou aux procédures d'octroi de marchés s'ils sont propriétaires d'organismes qui sont des candidats potentiels à des procédures d'appel d'offres, s'ils représentent de tels organismes ou ont passé avec eux des accords de partenariat ;

- selon les députés, le Parlement européen devrait avoir un statut d'observateur auprès du conseil d'administration, lequel devrait être présidé par la Commission ;

- le directeur exécutif devrait être nommé par le conseil d'administration sur la base de son mérite et de ses capacités établies en matière d'administration et de gestion, ainsi que de ses compétences et de son expérience utiles, sur une liste d'au moins trois candidats proposée par la Commission et Eurocontrol au vu des résultats de la procédure publique de concours et après consultation du représentant désigné par le Parlement européen. La durée de son mandat serait de cinq ans, susceptible d?être prolongée de trois ans maximum non renouvelables sur proposition de la Commission et sur la base de l'avis du représentant désigné par le Parlement européen ;

- les députés précisent enfin que l?entreprise commune peut accorder des droits d'accès aux connaissances résultant du projet, notamment à ses membres, mais aussi aux États membres de l'Union européenne et/ou Eurocontrol, pour leur utilisation propre et non commerciale.

Transport aérien: entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic SESAR

OBJECTIF: constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR).

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil.

CONTENU : le Conseil a adopté un règlement relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR = recherche en gestion du trafic aérien dans le cadre du ciel unique européen).

Le siège de l'entreprise commune sera établi à Bruxelles.

Le projet SESAR cherche à moderniser la gestion du trafic aérien en Europe et constitue le volet technologique du ciel unique européen. Il vise à doter d'ici 2020 la Communauté d'une infrastructure de contrôle du trafic aérien performante qui permettra un développement du transport aérien sûr et respectueux de l'environnement.

Conformément au souhait du Parlement européen, le règlement stipule que le projet SESAR comporte trois phases :

- Une phase de définition (2005-2008), qui vise à définir les différentes étapes technologiques à franchir, les priorités dans les programmes de modernisation et les plans de mise en ?uvre opérationnelle. Elle est cofinancée par la Communauté et par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol). La phase de définition a débuté en octobre 2005 et est exécutée sous la responsabilité d'Eurocontrol par un groupement d'entreprises sélectionné à la suite d'un appel d'offres public. Elle se terminera en 2008 et aboutira à un plan directeur européen de gestion du trafic aérien. Ce plan définira le programme de travail pour la mise en ?uvre des concepts cibles, notamment des différentes stratégies de déploiement ;
- Une phase de développement (2008-2013) qui verra la mise au point de nouveaux équipements, systèmes ou normes, de manière à assurer la convergence vers un système de gestion du trafic aérien totalement interopérable en Europe ;
- Une phase de déploiement (2014-2020) qui consistera en la production et en la mise en ?uvre, à grande échelle, de la nouvelle infrastructure de gestion du trafic aérien. L'infrastructure sera composée d'éléments totalement harmonisés et interopérables, qui garantiront un niveau de performance élevé pour les activités de transport aérien en Europe. La phase finale de déploiement sera du ressort de l'industrie.

L'entreprise commune est constituée afin de superviser la phase de développement qui durera jusqu'en 2013. Sa tâche principale est de gérer les activités de recherche, de développement et de validation du projet SESAR en combinant les fonds publics et privés provenant de ses membres et en s'appuyant sur des ressources techniques externes, et en particulier sur l'expérience et les compétences d'Eurocontrol. L'UE et Eurocontrol seront les membres fondateurs de l'entreprise commune, qui sera également ouverte à la participation de la Banque européenne d'investissement et des sociétés publiques et privées, notamment des pays tiers contribuant au financement du projet.

L'entreprise commune cessera d'exister huit ans après l'approbation par le Conseil du plan directeur européen de gestion du trafic aérien en Europe («plan directeur ATM») résultant de la phase de définition du projet SESAR. Le Conseil statuera sur l'approbation de ce plan sur proposition de la Commission. Le plan directeur ATM sera communiqué au Parlement européen.

Concrètement, l'entreprise commune sera responsable de l'exécution du plan directeur ATM et en particulier de la réalisation des tâches suivantes:

- organiser et coordonner les activités de la phase de développement du projet SESAR conformément au plan directeur ATM, résultant de la phase de définition du projet gérée par Eurocontrol,

- assurer le financement nécessaire pour les activités de la phase de développement du projet SESAR conformément au plan directeur ATM,

- assurer la participation des parties prenantes du secteur de la gestion du trafic aérien en Europe, en particulier les fournisseurs de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les organisations professionnelles, les aéroports et les industriels, ainsi que les institutions scientifiques ou la communauté scientifique,

- organiser le travail technique de recherche et de développement, de validation et d'études, à réaliser sous son autorité, tout en évitant la fragmentation de ces activités,

- assurer la supervision des activités liées au développement de produits communs dûment identifiés dans le plan directeur ATM et, le cas échéant, lancer des appels d'offres spécifiques.

Tous les trois ans à partir du commencement des activités de l'entreprise commune et au moins un an avant l'échéance de la durée de l'entreprise commune, la Commission évaluera la mise en ?uvre du règlement, les résultats obtenus par l'entreprise commune et ses méthodes de travail ainsi que la situation financière générale de l'entreprise commune. La Commission présentera les résultats de ces évaluations au Parlement européen et au Conseil.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 03/03/2007.

Transport aérien: entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic SESAR

Lors de sa session du 9 juin 2006, le Conseil a adopté des conclusions, rappelant l'importance du projet SESAR pour l'Europe, et demandant à la Commission de débuter les mesures préparatoires à la mise en ?uvre de l'entreprise commune SESAR. Il a par ailleurs demandé à la Commission de faire un état des lieux sur le projet. En réponse à cette invitation, la présente Communication a pour objet de faire rapport au Conseil et au Parlement européen sur l'état d'avancement du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR), et notamment sur la participation du secteur industriel à la phase de développement du projet.

1)Avancement des travaux de la phase de définition de SESAR : la phase de définition (2004-2008) est placée sous la responsabilité d'Eurocontrol, l'organisation européenne de sécurité de la navigation aérienne, et est cofinancée par la Communauté européenne (30 Mios EUR sous financement Réseaux Transeuropéens-Transports). Après une procédure d'appel d'offres, Eurocontrol a signé en novembre 2005 un contrat pour la réalisation des travaux de la phase de définition avec un consortium de 30 sociétés, représentatives de l'ensemble de la communauté aéronautique européenne.

Le consortium organise à chaque étape du projet un séminaire de présentation à l'ensemble de la communauté aéronautique de ses travaux. Les 3 séminaires qui ont eu lieu jusqu'à présent ont attiré une participation à chaque fois plus importante, notamment de sociétés et

d'organisations en dehors de l'UE qui sont ainsi régulièrement consultées et peuvent soumettre leurs contributions aux travaux de SESAR. Après plus d'un an d'existence, et suivant une phase de montée en charge (plus de 600 personnes travaillent au sein de la phase de définition), tous les rapports ont été livrés en conformité avec les plannings initiaux.

Le rapport d'étape publié le 31 juillet 2006 sur l?état des lieux du contexte à la fois sociétal, économique et opérationnel de l'aviation en Europe aujourd'hui conclut qu'une approche basée sur l'élimination de la fragmentation en Europe, et sur le respect d'objectifs de performance, offrant généralement une plus grande flexibilité à tous les acteurs économiques du transport aérien, est indispensable. Un autre rapport publié le 22 décembre 2006 montre que l'industrie s'approprie en particulier des objectifs ambitieux pour la conception des nouveaux systèmes : triplement de la capacité, réduction de moitié du coût unitaire, multiplication de la sécurité par un facteur 10.

2)Éléments du concept opérationnel de SESAR : la vision que propose la phase de définition est à la fois révolutionnaire et pragmatique. SESAR propose d'articuler le concept opérationnel autour des éléments suivants : i) des opérations basées sur une meilleure prévision (procédures collaboratives de prise de décision; meilleure connaissance des informations météorologiques ; fusion des différentes représentations de la « trajectoire » en une seule, celle établie par les calculateurs de bord des avions ; suivi précis de la « trajectoire » prévue, notamment grâce à GALILEO) ; ii) la mise en place d'un réseau de télécommunications performant de liaisons de données entre le sol et le bord permettant à l'ensemble des acteurs en présence d'accéder, de manière efficace et simultanée, à l'information sur le statut des vols; iii) des moyens adaptés pour utiliser au mieux les aéroports (approches permettant de réduire les émissions sonores et gazeuses lors de la phase d'atterrissage ; meilleures prévisions et détections des phénomènes de turbulence de sillage ; systèmes modernes de planification des mouvements aéroportuaires; nouvelles technologies de capteurs permettant de recréer des conditions de visibilité nominales, afin d'opérer de nuit et par mauvais temps) ; iv) une automatisation accrue des outils de contrôle de trafic aérien qui assiste les opérateurs (outils de planification et de support de négociation sur les trajectoires, outils d'allocation et de modification des trajectoires ; outils automatisés de gestion des mouvements au sol et de gestion des décollages et atterrissages ; outils de visualisation du trafic environnant dans le cockpit ; outils de suivi de conformité des trajectoires).

3)Activités préparatoires à la mise en ?uvre de l'entreprise Commune SESAR : la Commission a initié des contacts avec un certain nombre de membres potentiels et a entamé des discussions préliminaires avec Eurocontrol. La participation financière estimée de la Communauté européenne à l'entreprise commune SESAR est de 700 Mios EUR. Cette contribution proviendra des budgets du Programme cadre de recherche et développement (PCRD) et du Programme des réseaux transeuropéens-transport (RTE-T) sous forme de subventions selon les règles spécifiques de chaque instrument. La Commission a reçu 12 manifestations d'intérêt d'acteurs industriels à devenir membres de l'entreprise commune SESAR. Le cumul des investissements dans SESAR envisagés par le secteur industriel porte sur un montant total préliminaire de 900 à 1.300 Mios EUR, correspondant largement à la participation escomptée.

Dans les manifestations d'intérêt reçues par la Commission, un certain nombre de postulants à la participation à l'entreprise commune expriment clairement leur volonté d'aligner leurs programmes de recherche sur SESAR. Il en est de même d'Eurocontrol, qui s'engage à ne pas dupliquer les efforts de recherche et développement en Europe en effectuant une partie importante de ses travaux dans le cadre du projet SESAR. Grâce à SESAR, le processus de rationalisation de la recherche dans le domaine du contrôle du trafic aérien a ainsi débuté.

La Commission conclut donc que le projet SESAR, composante technologique du Ciel Unique Européen et instrument indispensable au développement d'un trafic aérien sûr et soutenable, suscite un enthousiasme et un engagement forts au sein de la communauté aéronautique européenne. La phase de définition remplit les objectifs qui lui ont été assignés et donne des résultats prometteurs, que l'industrie au sens large s'approprie. Le secteur industriel a clairement indiqué sa volonté à contribuer au projet, et à aligner ses propres activités sur le projet européen SESAR. C'est d'ores et déjà un pas significatif dans la direction de la modernisation coordonnée du contrôle du trafic aérien en Europe.

Transport aérien: entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic SESAR

En application du Règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil, la Commission présente un rapport sur l'évaluation intermédiaire de l'entreprise commune SESAR (SJU) et de l'avancement de la mise en ?uvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien. Le programme de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen (SESAR) est le pilier technologique de l'initiative «ciel unique européen» (SES). SESAR a défini, développe et déploiera une nouvelle génération de technologies, systèmes et procédures de qualité pour la gestion du trafic aérien (ATM).

SESAR s'articule en trois phases: la phase de définition (2005-2008), la phase de développement (2008-2013) et la phase de déploiement (2013-2020). La SJU est un partenariat public-privé ayant le statut d'organisme de l'UE pour la période du 27.02.2007 au 31.12.2016.

Résultats de l'évaluation : la conclusion générale des premières évaluations intermédiaires est que la SJU a obtenu de bons résultats au cours de la période considérée en ce qui concerne la mise sur pied et le développement de son organisation ainsi que l'exécution des tâches qui lui ont été confiées. Il ressort aussi que les parties prenantes de la SJU sont, en règle générale, satisfaits de ses prestations.

Mise en ?uvre du règlement : les dispositions du règlement sur la SJU ont été mises en ?uvre correctement pendant la période considérée, bien qu'avec un peu de retard dans certains cas. La modification du règlement sur la SJU, qui transforme la SJU en un organisme de l'UE, a ralenti le processus de mise sur pied, notamment en raison de la nécessité d'adopter le nouveau règlement financier, les nouveaux contrats de travail avec le personnel et les nouveaux principes comptables exigés pour les organismes de l'UE.

Résultats obtenus par la SJU et méthodes de travail : en règle générale, la SJU a mis en ?uvre les activités prévues et obtenu les résultats escomptés. Le niveau général de satisfaction des parties prenantes concernant le travail de la SJU est élevé. Parmi les aboutissements majeurs de la période considérée, la SJU est notamment parvenue à:

- réunir et engager les parties prenantes sur un programme commun de R&D;
- développer un programme de travail qui favorise la rationalisation et la cohérence, en évitant les lacunes et les chevauchements;
- développer les méthodes et outils nécessaires à la mise en ?uvre du programme;
- mettre en route plusieurs projets à brève échéance sans transiger sur les exigences de qualité et sur les besoins de coordination entre les modules de travail et les projets.

Le défi auquel la SJU est confrontée est de maintenir sa capacité à coordonner les modules de travail et les projets et à valider les éléments à

livrer. Les membres de la SJU sont tous conscients de l'importance d'un cadre efficace de gestion des risques qui les implique d'entrée de jeu. Un «cadre de gestion des risques de l'entreprise» est en cours d'élaboration et devrait être introduit en 2010. Les processus et outils de communication devraient être développés plus avant pour répondre aux besoins de communication différents des membres fondateurs, des membres de la SJU et des autres parties prenantes, des membres et non-membres du conseil d'administration.

Situation financière générale : la SJU a mis en ?uvre un cadre approprié en conformité avec le règlement financier de la SJU et selon le principe de la bonne gestion financière. Plusieurs mesures sont actuellement prises par la SJU pour concrétiser ces améliorations. Tous les membres de la SJU ont officialisé leurs engagements financiers en concluant des accords dans ce sens avec la SJU:

- la Commission apporte 700 millions EUR, entièrement en espèces;
- Eurocontrol apporte 700 millions EUR, dont 535 millions EUR en nature et 165 millions EUR en espèces;
- les autres membres ont engagé un montant total de 537 millions EUR, dont 5% en espèces.

Plan directeur : ce plan devrait être considéré comme la référence européenne pour une planification stable et crédible qui permet aux parties prenantes d'anticiper les nouvelles fonctionnalités en les alignant sur les cycles d'investissement et en planifiant les activités d'ajustement. Le plan directeur pilote le programme de travail pour la phase de développement et il sera également un outil essentiel du pilotage pour la phase de déploiement. Il intègre des domaines dans lesquels les performances peuvent être améliorées, des éléments du nouveau concept de gestion du trafic aérien, une analyse coûts-avantages et établit une feuille de route pour la mise en ?uvre des améliorations opérationnelles dans le cadre d'un programme de travail cohérent. Le plan directeur de SESAR a été transféré d'Eurocontrol à la SJU le 7.11.2008.

Le 30.3.2009, le Conseil a approuvé le plan directeur de SESAR en tant que version initiale du plan directeur fournissant la feuille de route pour les phases de développement et de déploiement du programme SESAR. Le Conseil a également confirmé la modernisation de la gestion du trafic aérien, et les calendriers proposés pour cette modernisation restent une priorité stratégique absolue pour l'UE. Le conseil d'administration de la SJU a adopté le plan directeur le 12.6.2009.

Phase de développement : les activités de recherche et développement de la SJU ont été lancées le 3.6.2009. Un an plus tard, 85% des 300 projets ont été lancés, dont 160 environ ont effectivement entrepris des travaux de R&D. Pour les projets les plus avancés, les premiers éléments à livrer ont déjà été présentés à la SJU. À l'heure actuelle, 1500 experts de 16 membres dans 17 États différents travaillent, dans le cadre de la SJU, à élaborer et valider le futur système européen de gestion du trafic aérien.

La priorité actuelle est d'obtenir des avantages rapides à partir des premiers résultats concernant la gestion des informations, l'attribution des routes et le guidage du trafic, ainsi que la partie aérienne de la gestion des trajectoires. La SJU devrait produire les premières technologies validées d'ici au début de 2012.

Phase de déploiement: le plan directeur prévoit 3 modules de mise en ?uvre qui sont subordonnés les uns aux autres. Le module de mise en ?uvre I (IP1) contient les fonctionnalités et technologies de base validées du concept opérationnel SESAR qui ne nécessitent pas de travaux de recherche supplémentaires et sont prêtes à être déployées. IP1 jette les bases du déploiement ultérieur des fonctionnalités plus avancées. À ce stade du programme, seul IP1 est en cours de déploiement par les différents intervenants de la gestion du trafic aérien. Tous les outils permettant les améliorations opérationnelles de l'IP1 ont été validés et industrialisés et sont soit prêts à être déployés soit déjà déployés.

L'IP1 est une phase de déploiement cruciale car tout retard dans la mise en ?uvre des mesures à court terme compromet sérieusement le programme SESAR. Pour répondre au besoin impératif de piloter le déploiement de l'IP1, la Commission a mis sur pied un groupe de pilotage de l'IP1. Créé le 27.4.2010, le groupe formulera des recommandations à la Commission, aux États membres de l'UE, à Eurocontrol, à la SJU et aux investisseurs privés afin de réduire les écarts entre le plan de déploiement, tel qu'il est prévu dans le plan directeur, et la réalité.