

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

PLÉNIÈRE

Point 7 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2001, 2002 et 2003

VERS LA MISE EN ŒUVRE DU CIEL UNIQUE EUROPÉEN

(Note présentée par les Pays-Bas au nom de la Communauté européenne et de ses États membres²)

SOMMAIRE

La Commission européenne a proposé de mettre en œuvre le paquet «ciel unique européen» dans la perspective de l'augmentation du trafic aérien, qui devrait doubler d'ici à 2020, et dans le souci d'améliorer la sécurité de la circulation aérienne.

L'ensemble de quatre règlements que comporte le paquet «ciel unique européen» a été approuvé en début d'année. La Commission européenne prépare maintenant leur application, notamment par le biais d'une série de mesures d'exécution.

Le présent document porte sur les modalités du passage à la mise en œuvre du ciel unique européen, ses liens avec les règles de l'OACI et les mesures nécessaires en matière d'organisation pour assurer la liaison avec l'OACI.

À l'occasion de sa 35^{ème} session, l'Assemblée est invitée à noter les progrès accomplis dans le processus de mise en œuvre et à prendre des mesures appropriées afin de l'appuyer, lorsque cela s'impose pour la transposition des mesures d'exécution en documents de l'OACI et pour une éventuelle application dans des régions homogènes similaires du monde.

¹ Traduction fournie par la Communauté européenne et ses États membres.

² La Communauté européenne comprend les États suivants : Allemagne, Australie, Belgique, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

1. INTRODUCTION

1.1 La libéralisation du transport aérien et l'apparition des transporteurs aériens à bas coûts ont conduit à une augmentation du nombre de vols et de destinations proposés aux usagers. La croissance soutenue de ce secteur dans les années 90 a mis en lumière le décalage existant entre le marché intérieur et le mode traditionnel d'organisation du réseau européen des systèmes nationaux de contrôle de la circulation aérienne. Ce réseau présente une fragmentation importante qui reflète l'évolution de l'ATC au fil des années.

1.2 Cette fragmentation a provoqué une augmentation de l'encombrement et des retards et une dégradation de la maîtrise des coûts et des vols. Une utilisation inefficace de l'espace aérien et le doublement attendu du trafic aérien d'ici à 2020 constituent de véritables entraves pour la croissance économique et la compétitivité internationale du système européen de transport aérien.

2. NÉCESSITÉ DE METTRE EN PLACE UN CIEL UNIQUE EUROPÉEN

2.1 La nécessité de réduire la fragmentation du système européen est à l'origine de l'initiative «ciel unique européen», qui a été lancée en 2000. Un groupe à haut niveau réunissant les autorités civiles et militaires du contrôle du trafic aérien a été créé afin de mettre au point une nouvelle approche en ce qui concerne les aspects réglementaire, institutionnel et technique de la gestion du trafic aérien (ATM) en Europe.

2.2 En octobre 2001, la Commission européenne a proposé un ensemble complet d'instruments législatifs et de coopération afin de mettre en place le ciel unique européen. Ces instruments se fondent sur les normes internationales en vigueur élaborées par l'OACI et Eurocontrol. Ils seront donc conformes à la définition de politiques et de concepts opérationnels en matière d'ATM à l'échelle mondiale et régionale.

2.3 L'objectif final de cette initiative est d'améliorer la sécurité, de créer de nouvelles capacités et d'augmenter l'efficacité globale du réseau ATM en Europe.

Afin d'atteindre cet objectif, les propositions législatives fixent les conditions qui permettront:

- d'améliorer le processus administratif et l'organisation en matière de prise de décision et de mise en œuvre dans le domaine de la gestion du trafic aérien;
- de rendre le réseau ATM plus efficace et plus intégré en veillant à ce qu'il soit fondé sur une fourniture de services axée sur la demande.

3. OBJECTIFS DU CIEL UNIQUE EUROPÉEN

3.1 L'ensemble d'actes législatifs adoptés par le Parlement européen et le Conseil a ouvert la voie à la mise en œuvre des règles et règlements qui régiront le ciel unique européen. C'est là une étape importante de l'intégration du système européen de transport aérien, qui devrait ouvrir des possibilités supplémentaires de mouvements aériens.

3.2 Améliorer la sécurité. Le contrôle de la navigation aérienne en Europe est parmi les meilleurs au monde mais il doit être harmonisé dans chaque État. Pour faire face à l'augmentation du trafic, il importe de mettre au point plus approche plus systématique et contraignante.

3.3 Réduire la fragmentation du contrôle du trafic aérien. À l'heure actuelle, chaque État organise le contrôle de la circulation aérienne au dessus de son territoire. Les disparités en matière de règles et d'organisation sont à l'origine de discordances qui ont des répercussions sur l'écoulement et la régularité du trafic.

3.4 Veiller à coopérer plus étroitement avec le secteur militaire et à l'associer davantage en ce qui concerne l'organisation du contrôle du trafic aérien et l'élaboration de règles.

4. **VERS LA MISE EN ŒUVRE DU CIEL UNIQUE EUROPÉEN**

4.1 De nombreuses mesures à prendre en lien avec le ciel unique européen concernent l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien; dans ces domaines, il importe d'obtenir le soutien de l'OACI et de veiller à la cohérence avec le cadre de cette organisation. Lesdites mesures sont entre autres :

- la création³ de la région européenne supérieure d'information de vol (RESIV);
- la mise en place de blocs d'espace aérien fonctionnels et des principes généraux communs y afférents;
- l'élaboration de règles sur l'utilisation souple de l'espace aérien;
- l'élaboration de règles sur la classification de l'espace aérien;
- l'élaboration de règles sur la structuration de l'espace aérien (structuration des routes et des secteurs);
- l'élaboration de règles sur la gestion des courants de trafic aérien.

Dans un nombre important de ces domaines, des règles contraignantes et des instruments pertinents, tels que des normes, seront mis au point, en majorité par Eurocontrol sur la base d'un mandat de la Commission européenne.

4.2 Les blocs d'espace aérien fonctionnels seront mis en place selon une approche ascendante. Ils seront fonction de besoins opérationnels reflétant la nécessité de veiller à ce que la gestion de l'espace aérien soit plus intégrée, indépendamment des frontières existantes.

4.3 Les États membres et leurs fournisseurs de services de navigation aérienne lanceront le processus pour leurs espaces aériens respectifs. En cas de différend entre États membres sur les blocs d'espace aérien fonctionnels, ils pourront consulter le Comité du ciel unique et devraient tenir compte de son avis dans la recherche d'une solution.

³ Notons qu'il existe déjà des accords transfrontières, par exemple l'accord Eurocontrol en vertu duquel le centre de Maastricht est chargé des services de contrôle de la circulation aérienne dans l'espace aérien supérieur de la Belgique, du Luxembourg, des Pays-Bas et d'une partie de l'Allemagne; d'autres accords transfrontières comparables sont en cours d'élaboration, comme l'accord sur les Services de la circulation aérienne en Europe centrale (CEATS, Vienne), auquel ont adhéré l'Autriche, la Bosnie-et-Herzégovine, la Croatie, la Hongrie, l'Italie, la République tchèque, la Slovaquie et la Slovénie, ainsi que le Nordic Upper Area Control Centre (Centre de contrôle de l'espace supérieur nordique, NUAC, Malmö), auquel sont associés le Danemark et la Suède, la Finlande et la Norvège envisageant de les rejoindre.

5. **DÉCISION DE L'ASSEMBLÉE**

5.1 La Communauté européenne et ses États membres demandent à l'Assemblée :

- a) de noter que les États membres de l'Union européenne ont l'intention de mettre en œuvre le ciel unique européen;
- b) d'inviter le Conseil de l'OACI à faire le nécessaire pour appuyer la réalisation du ciel unique européen et pour promouvoir les mesures qui permettront d'y associer les régions limitrophes;
- c) d'inviter l'OACI à étudier la possibilité de mettre en œuvre cette initiative dans d'autres régions similaires du monde.

— FIN —