



**COMMISSION EUROPEENNE**

**COMMUNIQUE DE PRESSE**

Bruxelles, le 11 juin 2013

## **Ciel unique: la Commission prend des mesures pour lutter contre l'encombrement de l'espace aérien européen**

Aujourd'hui, la Commission européenne a pris des mesures pour accélérer la réforme du système européen de contrôle de la circulation aérienne. Elle cherche à prévenir une pénurie de capacités, face aux prévisions selon lesquelles le nombre de vols devrait augmenter de 50 % au cours des 10 à 20 prochaines années. Le manque d'efficacité résultant de la fragmentation de l'espace aérien européen entraîne chaque année des surcoûts de l'ordre de 5 milliards d'euros pour les compagnies aériennes et leurs clients. La distance moyenne des vols s'en trouve allongée de 42 kilomètres, ce qui se traduit pour les avions par une augmentation de la consommation de carburant, des émissions plus élevées, l'obligation de payer davantage de redevances coûteuses et des retards accrus. Les États-Unis contrôlent un espace aérien de même taille, avec un trafic plus dense, pour un coût presque deux fois moins élevé.

M. Siim Kallas, le commissaire européen chargé des transports, a déclaré à ce sujet: *«Cela fait plus de 10 ans que nos compagnies aériennes et leurs passagers sont confrontés à des réductions de services et à des retards sur le chemin qui doit mener à un ciel unique européen. Nous ne pouvons pas nous permettre de continuer ainsi. Aujourd'hui, nous resserrons les boulons du système afin qu'il puisse supporter une plus grande pression et livrer des réformes ambitieuses, même dans un contexte économique difficile. Nous devons stimuler la compétitivité du secteur européen de l'aviation et créer davantage d'emplois dans les compagnies aériennes et les aéroports.»*

La Commission propose d'actualiser les quatre règlements créant le ciel unique européen (SES, pour *Single European Sky*) et de modifier les règles auxquelles est soumise l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Les principaux éléments des propositions contenues dans le «paquet SES2+» sont décrits ci-dessous.

### **Améliorer la sécurité et la surveillance**

La sécurité reste la première priorité dans le secteur de l'aviation. Les audits réalisés par l'AESA ont mis au jour d'importantes faiblesses dans la supervision des organisations de contrôle de la circulation aérienne dans les États membres. La Commission propose de séparer complètement, sur les plans organisationnel et budgétaire, les autorités nationales de surveillance des organisations de contrôle de la circulation aérienne qu'elles supervisent, tout en garantissant que les premières disposent de ressources suffisantes pour mener leurs tâches à bien. Ces mesures auront des effets très positifs à la fois sur la surveillance et sur la sécurité. Actuellement, de nombreuses autorités de surveillance manquent de ressources et sont tributaires du soutien des entités qu'elles sont censées superviser.

À l'avenir, les compagnies aériennes se verront attribuer un nouveau rôle, consistant à marquer leur accord sur les plans d'investissement des organisations de contrôle de la circulation aérienne, le but étant de faire en sorte que ces plans soient mieux ciblés sur la satisfaction des besoins des clients.

### **Améliorer la gestion du trafic aérien**

La réforme du système européen de gestion du trafic aérien est motivée par des objectifs de performance dans quatre grands domaines: la sécurité, l'efficacité économique, la capacité et l'environnement. Ces objectifs sont au cœur du processus de réforme, car ils exigent des organisations de contrôle de la circulation aérienne qu'elles procèdent à des changements et fournissent des services de meilleure qualité à un moindre coût.

Ces dernières années, les résultats obtenus au regard des objectifs de performance sont restés bien en deçà du niveau global d'ambition. Cette situation s'explique par le fait que, dans le système actuel, les États membres ont le dernier mot sur les objectifs et l'adoption de mesures correctives dans les cas où les objectifs ne sont pas atteints.

La proposition de la Commission renforcera le système de performance, en rendant la fixation des objectifs plus indépendante et plus transparente et en augmentant les possibilités de faire respecter les objectifs fixés. Elle permettra à la Commission de jouer un rôle accru dans la définition d'objectifs ambitieux. Parallèlement, elle renforcera l'indépendance de l'organe d'évaluation des performances – en tant que principal conseiller technique – et permettra d'infliger des sanctions lorsque les objectifs ne sont pas atteints.

### **Offrir de nouvelles possibilités d'activité liées aux services d'appui**

La Commission propose d'offrir de nouvelles possibilités d'activité aux entreprises désireuses de fournir des services d'appui aux organisations de contrôle de la circulation aérienne. Les services d'appui tels que les services météorologiques, les services d'information aéronautique, de communication, de navigation ou de surveillance devront être séparés pour pouvoir faire l'objet d'appels d'offres ouverts et transparents, conformément aux règles habituellement applicables à la passation de marchés. Les services essentiels de contrôle de la circulation aérienne, quant à eux, sont des monopoles naturels et ne seront pas concernés par les nouvelles dispositions.

À l'heure actuelle, les services d'appui constituent le principal facteur de coût de la gestion du trafic aérien et ils peuvent être fournis par des opérateurs monopolistiques sans qu'une évaluation appropriée des coûts et des avantages ait été réalisée. D'après des estimations prudentes, l'introduction des règles habituellement applicables aux marchés publics devrait déboucher sur des économies de l'ordre de 20 %.

### **Rendre possible les partenariats industriels**

L'établissement des blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB) vise à remplacer l'actuelle mosaïque de 27 blocs nationaux par un réseau de blocs régionaux plus vastes, afin de gagner en efficacité, de diminuer les coûts et de réduire les émissions. Bien que l'échéance de décembre 2012 ait été imposée aux États membres pour créer les FAB, aucun des neuf FAB qui ont été établis n'est totalement opérationnel. La Commission envisage actuellement d'ouvrir des procédures d'infraction à l'encontre de tous les États membres en ce qui concerne les FAB, notamment dans les cas où les réformes ne progresseraient pas dans les prochains mois.

Toutefois, jusqu'ici, les FAB manquaient de souplesse. La Commission propose donc de faire en sorte que la coopération entre les prestataires de services dans le cadre des FAB puisse s'établir de manière plus flexible, pour leur permettre de créer des partenariats industriels et de collaborer avec un éventail élargi de partenaires en vue d'être plus performants.

En outre, le rôle du gestionnaire de réseau (Eurocontrol) sera renforcé, afin qu'il puisse fournir des services centralisés en Europe de manière plus efficiente. Ce renforcement permettra notamment de raccourcir les trajets, ce qui, à son tour, entraînera une diminution de la consommation de carburant et des émissions globales de polluants dans l'air.

## **Prochaines étapes**

Les propositions de la Commission doivent être approuvées par les États membres et le Parlement pour acquérir force de loi.

## **Ciel unique européen: faits et chiffres clés**

En Europe, les routes aériennes et les aéroports sont menacés de saturation. À l'heure actuelle, les quelque 440 aéroports de l'Union européenne accueillent déjà environ 800 millions de passagers par an. Chaque jour, 27 000 vols contrôlés se croisent dans le ciel européen, soit 9 millions par an. 80 % de ces vols sont exploités au sein de l'Union européenne.

Le secteur européen du transport aérien gère la situation actuelle avec compétence, mais le trafic aérien devrait, dans des conditions économiques normales, enregistrer jusqu'à 3 % de croissance par an. Le nombre de vols devrait augmenter de 50 % au cours des 10 à 20 prochaines années.

Si rien n'est fait, ce sera le chaos. L'Europe sera alors non seulement incapable de satisfaire une grande partie de la demande potentielle, mais risquera en outre de subir un nombre sans précédent de retards et d'annulations de vols. Si nous continuons ainsi, les coûts liés à la congestion augmenteront d'environ 50 % d'ici 2050.

La fragmentation et l'inefficacité des systèmes de gestion du trafic aérien en Europe sont au cœur du problème.

L'espace aérien de l'UE demeure en effet fragmenté, avec 27 systèmes nationaux de contrôle de la circulation aérienne, qui fournissent des services à partir de quelque 60 centres de contrôle aérien, tandis que l'espace aérien est divisé en plus de 650 secteurs. L'espace aérien est ainsi organisé autour des frontières nationales et c'est pourquoi il arrive souvent que les vols ne puissent pas emprunter un itinéraire direct. En Europe, un avion parcourt en moyenne 42 km de plus qu'absolument nécessaire à cause de la fragmentation de l'espace aérien, ce qui entraîne un allongement de la durée de vol, des retards, ainsi qu'une consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> supplémentaires.

De plus, les technologies actuelles de gestion du trafic aérien datent des années 1950 et sont aujourd'hui dépassées.

Le manque d'efficacité résultant de la fragmentation de l'espace aérien en Europe occasionne des surcoûts de l'ordre de 5 milliards d'euros par an. Ces surcoûts sont répercutés sur les entreprises et les passagers. Le contrôle de la circulation aérienne représente actuellement entre 6 et 12 % du prix d'un billet d'avion.

Le système de gestion du trafic aérien des États-Unis est deux fois plus efficace que celui de l'UE; il gère un nombre deux fois plus élevé de vols pour un coût similaire, à partir de centres de contrôle trois fois moins nombreux.

Face à ces défis, des propositions ont vu le jour à la fin des années 1990 en vue de créer un ciel unique européen, en supprimant les frontières nationales dans les airs pour donner naissance à un espace aérien unique:

- a) multipliant par dix la sécurité aérienne,
- b) triplant la capacité de l'espace aérien,
- c) réduisant de 50 % les coûts de gestion du trafic aérien,
- d) diminuant de 10 % les incidences sur l'environnement.

### **Pour en savoir plus**

[MEMO/13/525](#) et [http://ec.europa.eu/transport/air/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/index_en.htm)

Contacts:

[Helen Kearns](#) (+32 2 298 76 38)

[Dale Kidd](#) (+32 2 295 74 61)