

ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 31 : Évolution continue d'un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial fondé sur les performances**LE CIEL UNIQUE EUROPÉEN, LA CRÉATION DE LA RESIV ET LA COORDINATION NÉCESSAIRE DES PROGRAMMES DE MODERNISATION DE L'ATM**

(Note de travail présentée par le Portugal, au nom de la Communauté européenne et de ses États membres¹, par les autres pays membres de la Conférence européenne de l'aviation civile² et par Eurocontrol)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le présent document dresse le bilan de l'initiative relative au ciel unique européen et de son intérêt pour les États contractants non membres de l'Union européenne. Il invite l'OACI à prendre acte de la création future de la région européenne supérieure d'information de vol (RESIV) et à coordonner systématiquement le SESAR avec les autres initiatives analogues, de manière à assurer la mise en œuvre homogène des nouvelles technologies et des nouveaux systèmes dans le monde entier.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à prendre acte de la mise en place du ciel unique européen et de son intérêt pour les États contractants non membres de l'Union européenne ;
- à prendre acte du règlement relatif au ciel unique concernant la création future de la RESIV dans le cadre de la réorganisation de l'espace aérien européen associé au ciel unique et à charger le Conseil et le secrétariat général de coopérer avec la Commission européenne en la matière ;
- à lancer une initiative de coordination systématique, à l'échelle internationale, du SESAR et du Nextgen et de toutes les initiatives sous-régionales susceptibles d'être entreprises dans le cadre de la mise en œuvre des nouvelles technologies et des nouveaux systèmes dans le monde entier.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D (<i>Efficacité — Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques</i>).
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède. Ces 27 États sont également membres de la CEAC.

² Albanie, Ancienne République yougoslave de Macédoine, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-et-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, Moldova, Monaco, Norvège, Serbie, (Monténégro,) Suisse, Turquie et Ukraine.

1. LE CIEL UNIQUE EUROPÉEN : BILAN ET INTÉRÊT INTERNATIONAL

1.1 Lors de la dernière Assemblée, la Communauté européenne et ses États membres ont informé les États contractants sur la notion de ciel unique européen (CUE) et sur sa mise en œuvre, une initiative ambitieuse destinée à adapter l'architecture du contrôle du trafic aérien européen aux capacités, à la sécurité et aux besoins environnementaux futurs. Cette initiative vise à organiser l'espace aérien et la navigation aérienne en Europe au niveau régional et non local. Elle n'est pas limitée géographiquement aux frontières de l'Union européenne.

1.2 En 2006, la Communauté européenne et ses États membres ont signé un accord multilatéral général avec 10 pays voisins de l'Union européenne, instaurant l'espace aérien commun européen (EACE), dont une des dispositions principales prévoit l'extension du ciel unique à toutes les parties à l'EACE. Le Maroc y participe également en vertu de l'accord général qu'il a signé en 2006 dans le domaine de l'aviation. Le CUE a déjà été étendu à la Norvège, à l'Islande, au Liechtenstein et à la Suisse. Aujourd'hui, il doit donc être adopté et appliqué par 38 États européens et par un pays africain.

1.3 Enfin, un grand nombre des principes qui sous-tendent le CUE pourraient s'avérer utiles à de nombreux États contractants désireux d'utiliser leur espace aérien plus efficacement, notamment la création de blocs d'espace aérien fonctionnels en fonction de la densité du trafic et non des frontières nationales, et le recours effectif à la gestion souple de l'espace aérien, décrite par l'OACI, qui instaure une coopération étroite entre les utilisateurs militaires et civils de cet espace. À cet égard, l'Europe se tient à l'entière disposition de ces pays.

1.4 Depuis l'adoption en 2004 des règlements de base relatifs au ciel unique, la Commission européenne s'est appliquée très activement à les mettre en œuvre au niveau législatif, sur la base d'un programme de travail conçu par les États membres de l'Union européenne et par les acteurs concernés. La procédure suivie repose sur des modalités d'exécution conçues sur la base de mandats donnés à des organismes spécialisés tels qu'Eurocontrol, qui définissent les tâches à accomplir et le calendrier imparti. Eurocontrol dispose des compétences nécessaires pour aider la Commission européenne dans sa mission de réglementation, dans les limites de son mandat. Ces deux dernières années, plusieurs règlements ont été adoptés, les derniers portant sur la nouvelle tarification, sur la classification de l'espace aérien, sur la coordination et le transfert des vols et plans de vol initiaux.

2. LA RÉGION EUROPÉENNE SUPÉRIEURE D'INFORMATION DE VOL (RESIV)

2.1 L'OACI est plus particulièrement concernée par le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil, relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen, qui charge la Communauté et ses États membres de créer une région européenne supérieure d'information de vol (RESIV) et de la faire reconnaître par l'OACI. Cette initiative, menée conjointement avec celle concernant les blocs d'espace aérien fonctionnels, permettra de défragmenter l'espace aérien et de combler les lacunes opérationnelles du fait qu'elle instaurera un cadre supérieur de vol unique pour les pays participants afin d'optimiser les services de la circulation aérienne (ATS), de manière à faciliter les améliorations opérationnelles et à améliorer du même coup la rentabilité. La RESIV facilitera la planification conjointe et la publication de l'information aéronautique afin d'éliminer les goulets d'étranglement régionaux et de réduire les coûts dus à la fragmentation grâce à la création d'un espace aérien supérieur qui permettra d'harmoniser et de simplifier l'organisation de l'espace aérien.

2.2 Dans le même contexte, la stratégie d'Eurocontrol dans le domaine de l'espace aérien pour les pays de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) énumère les mesures stratégiques

à prendre pour simplifier l'organisation de cet espace. La première mesure proposée était l'harmonisation de la classification par l'OACI de tout l'espace aérien supérieur des pays de la CEAC au delà d'une distance convenue.

3. LE SESAR, LE PROGRAMME COMMUNAUTAIRE DE MODERNISATION

3.1 Introduction

3.1.1 La gestion du trafic aérien doit être modernisée d'urgence. La plupart des technologies de base actuelles ont plus de 30 ans et, même si on a pu observer des progrès considérables dans certains domaines, comme le traitement des données ou l'équipement informatique, l'architecture de base des systèmes ATM est restée inchangée.

3.1.2 L'OACI a déployé de gros efforts pour élaborer des lignes directrices et des éléments indicatifs dans le cadre d'un nouveau concept opérationnel global de gestion du trafic aérien et d'une approche fondée sur les performances. Il s'agit d'une étape importante sur la voie de la modernisation de l'ATM, qu'il faut compléter par des programmes de développement et de mise en œuvre, qui affineront le concept opérationnel général de l'OACI et qui développeront et exploiteront les nouvelles technologies, les systèmes, les procédures opérationnelles et les organisations susceptibles d'apporter des améliorations.

3.1.3 Le programme SESAR (programme de modernisation de l'infrastructure de contrôle du trafic aérien européen) est le volet technologique du ciel unique européen et la réponse au défi qu'il pose. Il a pour objectif de soutenir l'instauration d'un véritable espace aérien unique et bénéficiera de l'appui des règlements relatifs au ciel unique, notamment en matière d'interopérabilité. Le programme doit également permettre de veiller à ce que tous les efforts et les moyens en Europe soient mis en commun.

3.1.4 Le SESAR comporte trois phases :

- la phase de définition (2005-2008) produira le plan directeur européen ATM, qui transposera les directives de l'OACI dans un concept opérationnel affiné, un programme de travail en R&D et une feuille de route d'exécution ;
- la phase de développement (2007-2013) reposera sur le plan directeur européen ATM pour concevoir et avaliser les technologies, les systèmes et les procédés opérationnels nécessaires pour mettre en œuvre l'ATM de dernière génération en Europe ;
- la phase d'exploitation (2014-2020) mettra en application les résultats de la phase de définition.

3.2 SESAR : gouvernance et dimension internationale

3.2.1 Le SESAR innove en matière de gouvernance, notamment dans le sens où il reconnaît le rôle que le secteur doit jouer dans la définition et l'exploitation de la nouvelle génération de systèmes. C'est ainsi que la phase de définition, cofinancée par l'Union européenne et par Eurocontrol et gérée par ce dernier, est prise en charge par un groupement d'environ 60 partenaires et associés, qui représentent toutes les parties prenantes. Cette phase doit aboutir à la rédaction de six rapports, et elle doit surtout recueillir l'engagement du secteur à mettre en œuvre ce volet du plan directeur ATM. Concernant la phase de développement, un de ses objectifs premiers est de permettre l'alignement de tous les

programmes concernés sur le plan directeur ATM. La création d'une structure ad hoc a été jugée indispensable pour gérer le programme efficacement.

3.2.2 L'Union européenne a créé l'entreprise commune SESAR, une entité de droit communautaire qui sera propriétaire du plan directeur européen ATM et qui sera chargée de son exécution. Cette entreprise comportera deux membres fondateurs, la Communauté européenne et Eurocontrol, et devrait accueillir d'autres membres du secteur, dont des organisations de pays partenaires non membres de l'Union européenne, qu'il s'agisse de pays faisant partie de l'espace aérien commun (cf. le point 2.1), lesquels sont considérés comme des partenaires « naturels » du programme, ou d'organisations d'autres États contractants intéressés qui ont signé préalablement au moins un accord avec la Communauté européenne dans le domaine du transport aérien. L'entreprise commune est un partenariat public-privé, en mesure d'effectuer des tâches en commun à l'échelle internationale dans le cadre du développement des nouvelles technologies et des nouveaux systèmes.

3.3 Le cadre de performance du SESAR

3.3.1 En décembre 2006, le groupement d'entreprises mis en place au cours de la phase de définition du SESAR a rédigé un rapport qui définit le cadre de performance dans lequel les nouvelles générations de systèmes ATM produits par SESAR seront conçues et exploitées. Ce cadre répond pleinement aux recommandations applicables de l'OACI.

3.3.2 Les principaux critères de performance du SESAR sont ventilés en trois grands groupes :

- les « critères sociétaux », qui concernent un grand nombre d'acteurs, même ceux qui n'utilisent pas les transports aériens. Il s'agit des critères de **sécurité, de sûreté et d'environnement durable** ;
- les « critères opérationnels », qui concernent les prestataires de services de navigation aérienne, les opérateurs aéroportuaires, les utilisateurs de l'espace aérien et leurs clients (par exemple les passagers). Il s'agit de la **rentabilité, des capacités, de l'efficacité, de la flexibilité et de la prévisibilité** ;
- les « critères qui facilitent les performances », qui ne concernent pas directement les utilisateurs finaux du transport aérien, mais relèvent des procédures opérationnelles. Il s'agit de l'**accès et de l'équité, de la participation et de l'interopérabilité**.

3.3.3 Certains critères requièrent une approche internationale, par exemple ceux de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement. La coordination pragmatique avec les autres régions du monde est indispensable dans ces domaines, de manière à ce que l'aviation, un secteur international par nature, réponde aux attentes sociétales.

3.4 Liens avec d'autres programmes de modernisation

3.4.1 *Nextgen, le programme de modernisation américain*

3.4.1.1 Les États-Unis ont entamé de leur côté un programme de modernisation des infrastructures du transport aérien, appelé au départ NGATS puis Nextgen. Ce programme a une portée plus grande que SESAR : il porte également sur les infrastructures aéroportuaires, notamment les équipements de sécurité des aéroports.

3.4.1.2 Suivant la même logique que les Européens, les Américains ont créé le JPDO (*Joint Planning and Development Office*) pour gérer le programme.

3.4.1.3 Pour garantir l'interopérabilité du SESAR et du Nextgen, la Commission européenne et l'autorité fédérale américaine de l'aviation (FAA) ont signé un protocole d'accord le 17 juillet 2006 instaurant une procédure de coordination des deux initiatives. Ce protocole complète le cadre de coopération technique Eurocontrol-FAA.

3.4.1.4 L'objectif de ce protocole est de définir des accords réciproques permettant à chaque partie de participer aux instances de consultation et de décision des autres. Par exemple, la FAA participe à l'organisme de consultation de l'industrie créé en vertu des règlements relatifs au ciel unique et la Commission européenne participe, quant à elle, au comité consultatif de la gestion du trafic aérien (ATMAC).

3.4.1.5 Le protocole garantira l'échange d'informations entre la Commission européenne et la FAA bien avant le lancement des procédures de normalisation, afin de permettre des discussions susceptibles d'améliorer davantage l'interopérabilité.

3.4.1.6 Des mesures concrètes ont été prises, notamment dans le domaine de l'environnement, afin de mener des activités communes qui rendront les liaisons transatlantiques plus respectueuses de l'environnement. Le protocole d'accord devrait instaurer des activités de coordination spécifiques concernant tous les indicateurs de performance associés au développement des systèmes et des technologies du SESAR et du Nextgen.

3.4.2 Liens avec d'autres partenaires

3.4.2.1 La Commission européenne a déjà entamé des discussions préliminaires avec plusieurs pays partenaires. L'entreprise commune SESAR démarre petit à petit ses activités. Les discussions devraient revêtir une forme plus concrète et opérationnelle en 2008. Les partenaires de pays tiers (cf. le point 3.2) qui deviennent membres de l'entreprise commune SESAR participeront officiellement à son conseil d'administration, qui en est le principal organe exécutif. Ils participeront également aux travaux effectués sous la responsabilité de l'entreprise commune, dans les domaines et aux conditions précisés dans leur accord d'adhésion.

4. CONCLUSIONS

4.1 Le ciel unique européen progresse à grands pas. Des mesures importantes ont été prises depuis l'adoption des principaux actes législatifs de base en 2004 pour harmoniser le cadre législatif des pays participants.

4.2 L'initiative n'est pas limitée aux frontières de l'Union européenne, mais s'étend aux pays limitrophes, car l'aviation est un secteur international par nature et le ciel unique sous-entend des modifications opérationnelles et institutionnelles considérables. En outre, les compétences réunies peuvent s'avérer utiles aux autres États contractants.

4.3 La RESIV est un des principaux instruments communautaires qui permettent de réorganiser efficacement l'espace aérien associé au ciel unique européen. Il s'agit d'une partie de l'« espace aérien » du ciel unique qui doit être utilisée avec souplesse par toutes les catégories d'utilisateurs, dans un souci d'équité et de transparence.

4.4 Le SESAR est l'occasion unique de moderniser l'infrastructure ATM dans le sens où :

- il établit un lien entre les activités de développement technologique et les travaux législatifs ;
- il réunit tous les moyens dans un programme cohérent, géré par une seule entité.

4.5 Le SESAR, qui facilitera l'introduction et l'harmonisation des nouvelles technologies à l'échelle internationale, est particulièrement ouvert aux États contractants non membres de l'Union européenne.

4.6 Le SESAR et le Nextgen sont deux initiatives régionales de grande envergure. Il faut intensifier la coordination entre les deux et avec d'autres initiatives régionales, de manière à veiller à ce que l'aviation réponde aux attentes de la société mondialisée.

— FIN —