

**Avis sur la proposition de décision du Conseil au sujet du système de radionavigation  
*Loran-C*<sup>(1)</sup>**

(91/C 159/08)

Le 11 février 1991, le Conseil a décidé conformément aux dispositions de l'article 84 paragraphe 2, du Traité instituant la Communauté économique européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section des transports et communications, chargée de préparer les travaux en la matière a adopté son avis le 10 avril 1991 (rapporteur: M. Colombo).

Le Comité économique et social au cours de sa 286<sup>e</sup> session plénière, séance du 24 avril 1991, a adopté à l'unanimité l'avis suivant.

Le Comité approuve la proposition de la Commission sous réserve des observations suivantes:

### 1. Introduction

1.1. La proposition à l'examen vise à assurer le niveau maximal actuellement possible de sécurité de la navigation maritime.

1.2. Pour atteindre cet objectif et dans l'attente du développement des systèmes par satellite qui n'est pas prévu avant 1995, le système *Loran-C* a été reconnu comme un des instruments présentant la plus grande fiabilité, et donc indispensable lors de la phase transitoire.

1.3. Même après la mise en œuvre des systèmes par satellite, *Loran-C* sera d'une grande utilité pour la navigation, puisqu'il pourra, à partir d'une dimension régionale, constituer un complément naturel au niveau terrestre.

1.4. Cette complémentarité par rapport aux futurs systèmes par satellite permettra de multiplier par deux le niveau de sécurité grâce à la conjugaison de deux technologies indépendantes l'une de l'autre, compte tenu également du fait que les systèmes par satellite pourront difficilement être soustraits à une utilisation prioritaire dans le domaine militaire et qu'ils pourront être facilement obscurcis par les pays belligérants en cas de conflit (comme cela a été le cas récemment durant la guerre du Golfe).

1.5. La décision de traiter ce problème au niveau communautaire répond non seulement à la nécessité d'accroître le niveau de sécurité de la navigation maritime mais découle également de la décision de l'US Coastguard (le service américain de surveillance côtière) de cesser de financer et d'exploiter toutes les stations *Loran-C* situées hors du territoire des États-Unis. Il est également prévu que l'US Coastguard mettra fin à ce service à partir de 1994 et transférera sans frais tout ou partie des équipements aux pays hôtes.

1.6. La technologie sur laquelle se fonde *Loran-C*, outre qu'elle entraîne des coûts d'exploitation inférieurs à ceux des systèmes actuellement connus, se caractérise par un haut niveau de précision; de plus, le système peut aisément être développé, permettant la constitution de chaînes régionales couvrant l'ensemble de l'Europe. Il existe sur le marché un large éventail d'instruments de haute précision de prix relativement modeste compte tenu des garanties qu'ils offrent en matière de sécurité; (à partir de 1 000 dollars américains, il est possible de s'équiper d'un instrument offrant un haut niveau de garantie et de précision).

1.7. Le système *Loran-C* fonctionne selon le principe de la mesure de la différence des temps d'arrivée des impulsions émises sur une certaine fréquence radio par des émetteurs parfois distants de cent milles.

1.8. Même si aujourd'hui la technologie de *Loran-C* permet de disposer sur le même instrument d'informations supplémentaires (vitesse du navire, établissement d'une route entre deux points nautiques avec indication automatique de toute déviation, etc.), il ne fait aucun doute que la principale qualité de cette technologie réside dans la sécurité. Cela permet à tous les navires de signaler à tout moment leur position avec une remarquable précision, facilitant ainsi les opérations de secours devenant de plus en plus nécessaire, du fait notamment d'un rapide développement prévisible de la navigation de plaisance.

1.9. La technologie de *Loran-C* n'est pas couverte par des contrats d'exclusivité. Cela permettra à l'avenir un perfectionnement continu de ces instruments qui, ajouté aux systèmes visuels de navigation (phares, feux, bouées, etc.), contribuera à relever le niveau de sécurité de la navigation maritime.

1.10. De surcroît, le système *Loran-C* peut non seulement servir à la sécurité de la navigation maritime mais également être étendu à un usage aérien et terrestre.

<sup>(1)</sup> JO n° C 53 du 28. 2. 1991, p. 71.

## 2. Observations du Comité

2.1. Au regard du contexte général décrit ci-dessus, la recherche d'une sécurité maximale de la navigation maritime et de la protection de l'environnement marin doit être accueillie favorablement.

2.2. Le Comité estime qu'il est fondamental que le développement du système *Loran-C*, technologie proposée par les États membres eux-mêmes, aille de pair avec l'attribution aux organismes communautaires d'un rôle de coordination des diverses initiatives et d'encouragement positif en faveur d'une participation accrue des États au niveau européen.

2.2.1. Il convient d'assurer la couverture de zones de plus en plus larges, et également d'obtenir une distribution plus rationnelle et équilibrée des coûts entre les divers utilisateurs et les pouvoirs publics.

2.2.2. En effet, bien que la technologie des satellites soit la plus adaptée à une couverture globale, l'addition de plusieurs zones peut permettre également au système à l'examen de couvrir des zones dépassant la dimension européenne.

2.3. En termes de priorité, le Comité estime qu'il est nécessaire de résoudre les problèmes qui se posent dans la zone Est de la Méditerranée, du fait de la cessation d'activité de la station de Kargaburun en Turquie, qui laisse non couverte une zone de navigation importante.

2.4. Le Comité considère qu'il convient de soutenir l'action de coordination de la Communauté européenne visant à garantir le développement d'un système compatible et l'adhésion à ce système du plus grand nombre possible d'États européens.

Le Comité estime qu'il s'agit là d'un élément fondamental pour la sécurité de la navigation maritime en Europe et dans les eaux voisines.

Fait à Bruxelles, le 24 avril 1991.

*Le Président*

*du Comité économique et social*

François STAEDLIN

**Avis sur la communication de la Commission intitulée: « Vers des systèmes et des services à l'échelle de l'Europe — Livre vert sur une approche commune dans le domaine des communications par satellites dans la Communauté européenne »**

(91/C 159/09)

Le 29 novembre 1990, la Commission a décidé, conformément à l'article 198 du Traité instituant la Communauté économique européenne, de saisir le Comité économique et social d'une demande d'avis sur la communication de la Commission susmentionnée.

La section des transports et communications chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a élaboré son avis le 10 avril 1991 (rapporteur: Mme Barrow).

Le Comité économique et social a adopté l'avis suivant au cours de sa 286<sup>e</sup> session plénière (séance du 24 avril 1991) à l'unanimité.

1. Le paquet de propositions à propos duquel la Commission a saisi le Comité est destiné à faciliter et à encourager l'utilisation des communications par satellites. Celles-ci ont connu un essor remarquable au cours des dernières années et, alors que la Communauté européenne se prépare au grand marché européen de 1992, les communications par satellites deviennent un élément vital des services et des réseaux transeuropéens rendus nécessaires par la réalisation du marché unique

et la dimension continentale de ce marché à la suite des changements révolutionnaires survenus en Europe de l'Est.

## 2. Introduction

2.1. Au cours des dernières années, la tendance mondiale dominante dans le domaine des télécommunica-