

**Avis du Comité des régions «ciel unique européen II»**

(2009/C 120/10)

## LE COMITE DES RÉGIONS

- souligne la grande importance du transport aérien pour le développement social et économique, la compétitivité et le bien-être dans les régions et dans l'Europe dans son ensemble;
- croit qu'il est important de tenir compte du contexte national et/ou régional dans la fixation des objectifs de performance européens; en effet, il ne serait pas judicieux de fixer le même type d'objectifs pour les aéroports où le trafic est intense et ceux où il est plus limité. Il est important de conserver les services d'information de vol d'aérodrome (AFIS) et de ne pas rendre obligatoires les ATC dans tous les aéroports, ce qui entraînerait un renchérissement des coûts pour les petits aéroports. À cet égard, ce sont les autorités nationales et/ou régionales qui sont le mieux placées pour tenir compte de ces aspects;
- demande de clarifier la proposition visant à utiliser les redevances du trafic aérien pour financer des projets communs sur deux points: le recours éventuel à d'autres financements et la manière dont l'instance nationale ou régionale bénéficiant d'un tel projet participera à la prise de décision;
- recommande, dans le respect du principe de subsidiarité, que les compétences accordées à l'AESA soient limitées aux aérodromes qui peuvent prendre en charge des vols effectués selon les règles de navigation aux instruments;
- croit qu'il est important que l'élaboration des règles pour les aérodromes se fasse en fonction du niveau de complexité de l'aérodrome, de la nature de ses opérations et du volume de son trafic, et qu'il convient d'accorder une attention particulière aux aérodromes où le trafic est limité ainsi qu'au nombre d'employés.

**Rapporteuse:** Mme Lea Saukkonen (FI-PPE), membre adjointe du conseil municipal d'Helsinki

#### Documents de référence

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen,

COM(2008) 388 final — 2008/0127 (COD)

Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Ciel unique européen II: vers une aviation plus durable et plus performante

COM(2008) 389 final

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE

COM(2008) 390 final — 2008/0128 (COD)

## I. RECOMMANDATIONS POLITIQUES

### LE COMITÉ DES RÉGIONS

#### Introduction

1. souligne la grande importance du transport aérien pour le développement social et économique, la compétitivité et le bien-être dans les régions et dans l'Europe dans son ensemble. Le transport aérien assure des liaisons rapides et flexibles entre les régions d'Europe ainsi qu'avec le reste du monde;

2. est convaincu que non seulement l'amélioration des performances du système de transport aérien européen apportera des avantages économiques importants mais qu'elle contribuera à rendre les déplacements plus flexibles et plus sûrs, tout en prenant mieux en compte les considérations relatives à la protection de l'environnement et aux défis de l'évolution du climat;

3. souligne la nécessité de développer et d'améliorer la capacité et les possibilités pour les autorités nationales de travailler ensemble de façon souple au sein d'un même bloc d'espace aérien fonctionnel (BEAF), tout en respectant les règles en vigueur dans l'UE;

4. réaffirme que les aéroports régionaux doivent être considérés comme un atout particulièrement important pour le développement des économies locales et régionales et que l'importance sociale et économique du transport aérien s'accroîtra avec l'élargissement de l'Union <sup>(1)</sup>;

5. attire l'attention de la Commission sur le fait que les aéroports européens sont très différents les uns des autres. Il existe des différences importantes en termes d'exigences pour la gestion du trafic et de la sécurité lorsque l'on compare les aéroports des grandes villes européennes et ceux situés dans des régions périphériques faiblement peuplées ou des régions insulaires;

<sup>(1)</sup> CdR 76/2005 et CdR 63/2004.

#### Observations générales

6. note que la proposition visant à modifier le cadre législatif sur le ciel unique européen fait partie d'un ensemble plus large qui comporte aussi l'extension des attributions de l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA) à la gestion du trafic aérien, aux services de navigation aérienne et aux aéroports;

7. souligne que les règlements cherchent à renforcer le trafic aérien afin que les frontières ou les limitations nationales ne soient pas un obstacle à l'optimisation de l'utilisation de l'espace aérien ou à d'autres d'activités;

8. note que la proposition repose sur un rapport du groupe de haut niveau sur l'avenir du cadre réglementaire européen en matière d'aviation et le rapport de la commission d'examen des performances d'Eurocontrol sur *L'évaluation des initiatives relatives au bloc d'espace aérien fonctionnel et leur contribution à l'amélioration des performances*;

9. souligne que l'affirmation de la Commission selon laquelle les performances du système européen de gestion du trafic aérien sont sur le point d'atteindre leurs limites sous-tend la proposition. La principale raison de cette situation est l'absence d'approche par réseau, le caractère incomplet de la dérégulation du marché, le manque de libre circulation sur le marché du travail pour les contrôleurs aériens et d'arrangements institutionnels pour la gestion du trafic aérien;

10. reconnaît que le fonctionnement du ciel unique européen serait renforcé par une réglementation des performances, un cadre de sécurité unique, une ouverture aux nouvelles technologies et la gestion de la capacité des aéroports;

11. reconnaît que, conformément au principe du développement durable du transport aérien, il y a lieu d'améliorer la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne afin de satisfaire les besoins des usagers de l'espace aérien en vue de la création du ciel unique européen;

12. se félicite de l'élimination des chevauchements entre les différentes structures et de leur remplacement par un cadre communautaire couvrant toutes les phases de vol dans le réseau du transport aérien;

13. se félicite de la proposition visant à améliorer la performance du système de gestion de l'espace aérien tout en tenant compte des aspects liés à la sécurité, ce qui est dans l'intérêt de tous les usagers de l'espace aérien;
14. se félicite qu'il soit tenu compte des considérations environnementales dans la conception du système de transport aérien, rendant ainsi possible de concilier les avantages du transport aérien pour les économies régionales et les nécessités de la protection de l'environnement;
15. se félicite de la modification apportée à la définition de la notion de bloc d'espace aérien fonctionnel, qui met davantage l'accent sur la performance, ce qui facilitera la mise en œuvre des objectifs du règlement de manière appropriée en tenant compte des besoins des différentes régions;
16. approuve le plan de gestion du trafic aérien, document censé régir le développement dans ce domaine et fournir un cadre pour l'élaboration du fonctionnement des aéroports régionaux au sein d'un ensemble plus vaste — le réseau de transport aérien;
17. estime important de réglementer la performance. Cette mesure comporterait des indicateurs de performance valables sur tout le territoire de la Communauté, une révision périodique des activités des services de navigation aérienne et des réseaux, ainsi que les procédures liées à la collecte des données auprès de tous les acteurs concernés;
18. souligne l'importance de la rédaction et de l'approbation des plans de performance nationale ou régionale lors de la fixation d'objectifs contraignants en matière de performance. Seuls les objectifs généraux devraient être fixés au niveau communautaire, et seraient ensuite spécifiés au niveau national ou régional;
19. considère l'exigence selon laquelle l'organe de révision agit de manière indépendante comme la bonne approche;
20. approuve l'exigence selon laquelle un État membre ne peut refuser de désigner un fournisseur de services de trafic aérien au motif que la législation nationale fixe des exigences liées à la propriété nationale ou au lieu d'exercice de ce fournisseur;
21. estime que la création de blocs d'espace aérien fonctionnels d'ici 2012 constitue un réel défi, mais qu'elle est néanmoins faisable. Elle suppose toutefois une étroite coopération entre les États membres, les autorités nationales chargées de la supervision, les fournisseurs de services et les aéroports;
22. estime qu'une ventilation détaillée de l'information financière des fournisseurs de services et l'interdiction de subventions croisées entre services de zones de contrôle et services de navigation aérienne dans les aéroports contribuent à rendre la tarification plus transparente;
23. est d'avis que l'estimation des charges dans les années à venir fait partie de la planification à long terme des activités des services de navigation aérienne. La proposition de fixer anticipativement les charges pour plusieurs années pourrait aider les usagers à planifier leurs activités, pour autant qu'ils aient une idée précise de ce que seront leurs frais dans les années à venir;
24. attire l'attention sur la proposition concernant la publication par la Commission d'un rapport dans les quatre ans après l'entrée en vigueur du règlement et la présentation, si nécessaire, d'une proposition relative à l'application des principes du marché à plusieurs services de navigation aérienne tels que la communication, la navigation, la surveillance, la météorologie et l'information aéronautique. La rentabilité des opérations est une partie normale de l'activité des entreprises, mais force est de reconnaître que dans les zones où le trafic est limité il n'est pas possible de fournir des services de navigation aérienne rentables et/ou d'une manière qui promeuve la concurrence;
25. approuve la proposition d'abandonner la définition qui limite le bloc d'espace aérien fonctionnel à l'espace aérien supérieur. La nouvelle proposition facilitera la mise en œuvre du ciel unique européen et le bon fonctionnement des services de trafic aérien;
26. prend acte de la proposition par laquelle la Communauté et les États membres demandent à l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) de créer et de reconnaître une Région européenne d'information de vols (REIV) unique, mais ne croit pas qu'il y ait urgence en la matière, aucune preuve n'ayant été apportée quant aux avantages concrets que l'on pourrait escompter de sa création;
27. estime qu'il est important de trouver des solutions appropriées en ce qui concerne l'évaluation de l'organisation de la gestion du réseau et les tâches en rapport, et rechercher la manière dont l'expertise d'Eurocontrol peut être utilisée dans la réorganisation des activités;
28. considère que la proposition visant à une plus grande cohérence entre les plans de vol et les créneaux d'aéroports et, le cas échéant, la nécessaire coordination avec les régions voisines est importante pour le bon fonctionnement et l'efficacité du trafic aérien;
29. croit qu'il est nécessaire de garantir un niveau élevé de sécurité aérienne et se félicite de l'extension des attributions de l'AESA. Une série de normes harmonisées, établies par une agence unique et applicables uniformément sur tout le territoire de la Communauté aiderait à promouvoir la sécurité aérienne tout en réduisant les problèmes que rencontrent les transporteurs aériens et l'aviation du fait de la diversité de l'application des normes;
30. estime que le champ d'application de la proposition d'extension des attributions de l'AESA est trop large et qu'il pourrait aboutir à poser des exigences déraisonnables, en particulier en ce qui concerne les petits aéroports régionaux, et gêner leurs activités;
31. estime que les activités de l'AESA doivent être centrées en premier lieu sur les questions de sécurité, afin que la mission de l'agence demeure claire;
32. juge essentiel de promouvoir la coopération entre l'aviation civile et militaire à tous les niveaux afin de garantir que le réseau de transport aérien européen fonctionne aussi efficacement que possible et atteigne ses objectifs en matière de performance.

## II. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

33. croit qu'il est important de tenir compte du contexte national et/ou régional dans la fixation des objectifs de performance européens; en effet, il ne serait pas judicieux de fixer le même type d'objectifs pour les aéroports où le trafic est intense et ceux où il est plus limité. Il est important de conserver les services d'information de vol d'aérodrome (AFIS) et de ne pas rendre obligatoires les ATC dans tous les aéroports, ce qui entraînerait un renchérissement des coûts pour les petits aéroports. À cet égard, ce sont les autorités nationales et/ou régionales qui sont le mieux placées pour tenir compte de ces aspects;

34. considère qu'il est important de tenir compte, dans la collecte des informations destinées à estimer les niveaux de performance, des pratiques existantes dans la rédaction des rapports;

35. estime important, à des fins de transparence, que la présentation service par service des gains et des coûts des fournisseurs de services soit faite en accord avec leurs propres pratiques comptables, dans la mesure où ces dernières existent;

36. demande de clarifier la proposition visant à utiliser les redevances du trafic aérien pour financer des projets communs sur deux points: le recours éventuel à d'autres financements et la manière dont l'instance nationale ou régionale bénéficiant d'un tel projet participera à la prise de décision;

37. estime qu'il y a lieu de clarifier les changements prévus dans le système de tarification afin de déterminer d'une part la manière dont les charges seront fixées plusieurs années à l'avance, et d'autre part comment les prestataires de services, travaillant sur une base commerciale, pourront prévoir, dans le cadre de leur gestion de risque, les variations de coûts salariaux et de coûts de fonctionnement susceptibles d'intervenir au cours de la période du contrat. Le niveau national et/ou régional est le plus approprié pour ce type d'analyse;

38. recommande que la gestion de réseau et les activités correspondantes, qui sont importantes pour les opérations dans ce secteur, soient décrites plus en détail. La référence à ce sujet dans la proposition est pour le moins hâtive. Cela aiderait à évaluer leur impact et la manière dont les usagers de l'espace aérien et les fournisseurs de services de navigation aérienne peuvent participer à la prise de décision sur ces questions ainsi qu'en ce qui concerne la réforme des structures administratives;

39. recommande, dans le respect du principe de subsidiarité, que les compétences accordées à l'AESA soient limitées aux aérodromes qui peuvent prendre en charge des vols effectués selon les règles de navigation aux instruments;

40. croit qu'il est important que l'élaboration des règles pour les aérodromes se fasse en fonction du niveau de complexité de l'aérodrome, de la nature de ses opérations et du volume de son trafic, et qu'il convient d'accorder une attention particulière aux aérodromes où le trafic est limité ainsi qu'au nombre d'employés;

41. en ce qui concerne la proposition d'étendre les attributions de l'AESA, estime qu'il est important, pour une bonne régulation:

- de vérifier que les activités des services de navigation aérienne sont bien conformes aux spécifications de l'OACI;
- de veiller à éviter toute répétition et tout chevauchement de procédures — par exemple en matière de licences — dans la proposition modifiant le règlement sur les attributions de l'AESA et dans les règlements sur le ciel unique européen;
- de veiller à la présence de dispositions transitoires appropriées ou d'autres arrangements assurant la continuité de la validité des licences délivrées sur la base de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la sécurité aérienne — dont l'abrogation est proposée — y compris après l'entrée en vigueur du nouveau règlement;
- de donner une définition plus précise des équipements d'aérodrome qui relèvent du champ d'application du règlement et de la limiter aux équipements ayant une influence sur la sécurité aérienne;
- de bien préciser que l'obligation selon laquelle «a) Il faut établir et tenir à jour des données relatives à l'aérodrome et aux services disponibles.» se limite aux données essentielles pour les aviateurs;
- de réviser l'obligation faite aux exploitants d'aérodromes de veiller au respect des procédures de ravitaillement en carburant et d'éviter d'imposer à l'exploitant des tâches de surveillance qui incombent aux autorités.

Bruxelles, le 12 février 2009.

Le Président  
du Comité des régions  
Luc VAN DEN BRANDE