

Point d'actualité « Europe » - Gestion du trafic aérien

1. Les règlements d'exécution de la Commission adoptés depuis début 2019

- Règlement (UE) n°2019/123 « fonctions de réseau »

Ce règlement renforce le rôle du gestionnaire de réseau, notamment en lui permettant de définir des . Il se prête à l'élargissement des fonctions que pourrait recevoir le gestionnaire de réseau et ajoute déjà à celles existantes la surveillance de la performance de l'infrastructure requise pour la navigation (au sol ou par satellite), les liaisons de données, les systèmes sol et équipements de bord de surveillance et l'altimétrie.

Dans le cadre de la mise à jour du plan de réseau opérationnel de réseau (NOP) qui a lieu tous les six mois, le gestionnaire peut proposer des mesures opérationnelles supplémentaires pour résoudre des goulets d'étranglement du réseau en collaboration avec les parties prenantes (processus CDM).

Si des mesures opérationnelles du NOP ne sont pas prises ou si la performance n'est pas suffisante, il propose des mesures correctives, en consultant les parties prenantes concernées. Ces mesures sont adoptées par le comité de gestion du réseau (à la majorité des voix). Les Etats peuvent invoquer certaines raisons qui s'opposent à leur mise en œuvre (responsabilités de l'Etat ; incohérence avec le plan de performance local).

Sur cette base, Eurocontrol a été désigné à nouveau pour une période de 10 ans comme gestionnaire de réseau.

- Règlement (UE) n°2019/317 « performance et redevances de services de navigation aérienne »

Ce règlement fusionne les deux règlements antérieurs (UE) n°390 et 391/2013 en les abrogeant. Il ajoute un mécanisme de surveillance de l'exécution des investissements et de compensation aux compagnies aériennes en cas de non-exécution, sous le contrôle des autorités nationales.

S'agissant de l'objectif d'efficacité économique (redevance de route ou redevance pour services terminaux), il mesure désormais la variation moyenne en pourcentage du coût unitaire entre la dernière année du plan de performance et celle du plan précédent (soit 2024 par rapport à 2019).

Il prévoit un critère supplémentaire d'évaluation des plans de performance locaux par la Commission, à savoir la justification de l'écart entre la tendance de coût unitaire en route dans le plan et celle décidée au niveau de l'Union, par la démonstration du coût de l'effort de capacité supplémentaire requis.

- Décision (UE) 2019/903 de la Commission concernant les objectifs de performance 2020-2024

Sécurité : Les prestataires de services de navigation aérienne doivent atteindre d'ici fin de 2024 les niveaux d'efficacité de la gestion de la sécurité suivants:

a) au minimum le niveau C dans les objectifs de gestion de la sécurité «culture de la sécurité», «politiques et objectifs de sécurité» et «promotion de la sécurité»;

b) au minimum le niveau D dans les objectifs de gestion de la sécurité «gestion des risques pour la sécurité».

Capacité : retard ATFM moyen en route imputable aux services de navigation aérienne d'un maximum de :

- 0,9 minute par vol en 2020 et 2021,
- 0,7 minute par vol en 2022,
- 0,5 minute par vol en 2023 et 2024

Environnement :

Distance moyenne supplémentaire parcourue par rapport à la distance orthodromique, et ne dépassent pas : 2,53 % en 2020, 2,47 % en 2021, 2,40 % en 2022, 2,40 % en 2023 et 2,40 % en 2024.

Efficacité économique :

Les représentants de la plupart des autorités nationales ont pu faire entendre à la Commission le besoin de mieux prendre en compte, au moment de choisir les objectifs de l'Union, les situations actuelles et anticipées des prestataires de services de navigation aérienne, ainsi que leurs prévisions financières.

Ainsi, l'objectif européen d'évolution moyenne des coûts unitaires en route finalement adopté est de -1,9% par an en euros constants, au lieu de -3,3% par an pour la période RP2, alors que la Commission proposait initialement -2,3% par an et son organe d'examen de la performance -4,1% par an.

2. Perspectives d'évolution du Ciel unique

- Le trilogue sur la proposition de législation « ciel unique 2+ » destinée à remplacer les règlements n°549 à 551/2004 existants n'a pas eu lieu jusqu'à présent en raison du désaccord persistant entre le Royaume-Uni et l'Espagne sur l'applicabilité à l'aérodrome de Gibraltar. Pour autant, la position provisoire du Conseil et la première lecture du Parlement restaient très écartées, présageant une négociation difficile.

- Mi-2018, la Commission a décidé de mettre sur pied un « groupe de sages » chargé de conduire des auditions et de faire des recommandations permettant de faire progresser encore le « ciel unique européen », et les instruments permettant leur mise en œuvre. Les sujets de discussion ont porté notamment sur les défis émergents (capacité, fragmentation, performance, etc.), le rôle de la modernisation dans le contrôle aérien (innovation / numérisation / virtualisation / services à distance), la gouvernance économique et les incitations.

Cet exercice a été conduit en parallèle avec l'étude « d'architecture de l'espace aérien », conduite par l'entreprise commune SESAR et le Gestionnaire du Réseau (Eurocontrol). Le rapport de cette dernière étude, publié en mars 2019, vise concrètement les perspectives d'évolution des services de navigation aérienne permises par la numérisation et les services à distance. Ainsi, il envisage d'une part, que le contrôle aérien proprement dit soit rendu selon une sectorisation plus « dynamique » de l'espace aérien, d'autre part que le traitement des données informatiques nécessaires au contrôle aérien sur les vols puisse être fourni aux organismes de contrôle aérien par des prestataires tiers, le cas échéant spécialisés.

- Le rapport du « groupe des sages » a été remis à la Commission le 15 avril dernier ; il comporte dix recommandations, sur lesquelles la Commission a consulté les diverses parties prenantes du secteur. Il appartiendra à la Commission de décider des suites qu'elle proposera à cet exercice. A cet égard, diverses propositions peuvent être mises en œuvre dans le cadre des règlements « ciel unique » du Parlement et du Conseil actuels : c'est le cas notamment d'un renforcement des pouvoirs du gestionnaire de réseau, y compris en étendant son rôle dans le domaine du déploiement du programme SESAR. Quelques-unes nécessiteraient une modification de cette législation, comme la création d'un régulateur central de la

performance économique de la navigation aérienne, évolution à laquelle l'orientation générale partielle du Conseil de décembre 2014 sur la proposition « ciel unique 2+ » s'était opposée, en maintenant la répartition actuelle des rôles entre les Etats et la Commission.

- Le 11 septembre 2019, à l'occasion d'une conférence organisée le lendemain à Bruxelles, les « partenaires » du secteur ont co-signé une déclaration soutenant les évolutions techniques mises en perspective dans la rapport de l'étude « d'architecture de l'espace aérien », tout en restant prudente sur les questions d'évolution du cadre réglementaire et institutionnel.

La conférence elle-même, organisée en trois tables rondes, a permis d'entendre divers points de vue et d'aborder divers aspects des évolutions à venir, dont

Il revient à la Commission d'exposer quelles suites elle envisage de donner à ces divers développements, sur les plans technique, législatif ou institutionnel (y compris la gouvernance du déploiement de SESAR).

3. SESAR

D'ici fin 2019 devrait être adoptée la nouvelle version du plan directeur ATM (ATM Master Plan), permettant notamment de prévoir les études ou déploiement en rapport avec l'étude « d'architecture de l'espace aérien » et son plan de transition, que l'entreprise commune SESAR vient de produire.

Un rapport de la Cour des Comptes de l'Union européenne sur le déploiement de SESAR est paru au premier semestre 2019. Cinq recommandations sont formulées par la Cour :

1. améliorer le ciblage des projets communs.
2. renforcer l'efficacité des projets communs.
3. revoir le soutien financier apporté par l'UE en faveur de la modernisation de la gestion du trafic aérien.
4. revoir et systématiser l'élaboration et la présentation des demandes de financement.
5. assurer un suivi approprié des gains de performance apportés par la modernisation de la gestion du trafic aérien (ATM).

La Commission a accepté ces recommandations, tout en se défendant sur certaines critiques.

Un certain nombre d'observations et recommandations touchent à l'amélioration de procédures « administratives » appliquées par le Gestionnaire du Déploiement (SDM), par exemple les justifications de demandes à produire par les candidats, ou celle des choix entre propositions reçues, ou encore l'évaluation a posteriori de gains de performance apporté par les projets réalisés. La plupart soulèvent peu de problèmes et la Commission a indiqué qu'elle y veillerait (dont : « améliorer le ciblage des projets communs »).

- Le règlement (UE) n°716/2014 relatif au Projet Commun Pilote de déploiement de SESAR doit aussi être mis à jour. La Commission devra tenir compte des observations de la Cour des Comptes européennes.

4. Plan de performance RP3

Concernant la France, les consultations des compagnies aériennes sur le projet de plan 2020-2024 ont eu lieu :

- au niveau national, le 4 juillet dernier, pour les aspects économiques et les performances opérationnelles pour les services terminaux ;
- au niveau agrégé des 6 Etats du bloc d'espace aérien FABEC, le 5 septembre dernier pour les performances opérationnelles en route.

Après transmission du plan et des objectifs locaux par les autorités de surveillance le 1^{er} octobre dernier à la Commission, celle-ci doit les évaluer afin de les approuver au premier semestre 2020.

Un exposé des composantes principales de ce plan sera produit lors du comité de suivi de la performance, en novembre prochain (date en cours de fixation).