



Communiqué de presse

Luxembourg, le 30 novembre 2017

Ciel unique européen: un changement d'ordre culturel, mais un espace aérien toujours fragmenté, selon l'auditeur externe de l'UE

Destinée à améliorer la gestion du trafic aérien dans l'ensemble de l'UE, l'initiative «Ciel unique européen» (CUE) répondait à un besoin clairement défini et a permis de renforcer la culture de l'efficacité dans ce domaine. Cependant, la gestion de l'espace aérien en Europe reste fragmentée et le CUE est un concept qui n'a pas encore été concrètement mis en œuvre, selon un nouveau rapport publié par la Cour des comptes européenne. Jusqu'à présent, le montant du financement, par l'UE, des éléments technologiques du CUE a atteint 730 millions d'euros. Il devrait atteindre 3,8 milliards d'euros d'ici à 2020.

Dans le cadre de l'examen de l'initiative, les auditeurs se sont rendus dans cinq États membres – l'Espagne, la France, la Hongrie, la Suède et le Royaume-Uni – et y ont rencontré des représentants des services publics concernés, des prestataires de services de navigation aérienne et des responsables des autorités nationales de surveillance. Ils se sont également entretenus avec des parties prenantes de premier plan actives dans les milieux politique, opérationnel et industriel. Ils ont constaté que l'initiative CUE était justifiée, parce que la gestion du trafic aérien en Europe était perturbée par les monopoles nationaux et par la fragmentation. La politique mise en œuvre est cohérente et cible ces problèmes. Cependant, en raison de changements des caractéristiques du trafic, une partie des objectifs de haut niveau définis au départ est devenue irréalisable et une autre a perdu sa raison d'être.

«Le transport aérien est une composante importante du marché intérieur de l'UE, car il encourage la mobilité des personnes et des biens et fait progresser la croissance économique», a déclaré M. George Pufan, le Membre de la Cour des comptes européenne responsable du rapport. «Mais il est clair que le marché unique européen ne bénéficie toujours pas des avantages d'un ciel unique.»

Le montant des redevances de navigation n'a pas été considérablement réduit et les retards liés à la gestion du trafic aérien ont recommencé à croître, expliquent les auditeurs. Les blocs d'espace aérien fonctionnels constituent essentiellement un cadre de coopération entre les parties

L'objectif de ce communiqué de presse est de présenter les principaux messages du rapport spécial de la Cour des comptes européenne. Celui-ci est disponible dans son intégralité sur le site www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Porte-parole

T: (+352) 4398 47 063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Attaché de presse

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

prenantes d'États voisins, mais ils se sont avérés inefficaces pour s'attaquer à la fragmentation aux niveaux de la gestion de l'espace aérien, de la fourniture de services et des marchés publics. Les autorités nationales de surveillance connaissent des difficultés pour s'acquitter de leur mission de supervision parce qu'il arrive qu'elles ne soient pas dotées des ressources nécessaires pour ce faire et parce qu'elles ne sont pas toujours pleinement indépendantes.

Les auditeurs constatent que la conclusion d'accords sur des objectifs de performance entre la Commission et les États membres s'est avérée difficile, en particulier dans les domaines de la capacité et de l'efficacité économique. En outre, certains indicateurs ne tiennent pas compte d'aspects pertinents de la performance.

Le pilier technologique du CUE – le projet SESAR – a permis de coordonner un environnement de recherche et développement autrefois fragmenté. Cependant, le rôle de l'UE dans le projet depuis son lancement a évolué pour ce qui est du champ d'application, du calendrier et de l'ampleur financière, puisque tous ces éléments ont été considérablement étendus ou prolongés. Le délai pour la réalisation des ambitions du projet est désormais fixé à 2035, au lieu de 2020 comme envisagé au départ.

Les auditeurs adressent un certain nombre de recommandations à la Commission européenne en vue de rendre le CUE plus efficace:

- revoir les objectifs de haut niveau du CUE;
- analyser d'autres options pour réaliser la défragmentation et privilégier les solutions de recherche et développement qui traitent le problème;
- garantir l'indépendance totale des autorités nationales de surveillance;
- rationaliser le système de performance et revoir certains de ses indicateurs de performance clés;
- revoir la structure du soutien apporté par l'UE à la recherche et au développement, à la lumière des objectifs du CUE;
- renforcer l'obligation de rendre compte faite à l'entreprise commune SESAR.

Remarques à l'intention des journalistes

Quelque 920 millions de passagers et 15 millions de tonnes de fret ont été transportés par avion au départ ou à destination d'un aéroport de l'UE en 2015. La même année, l'espace aérien européen a été utilisé par près de 10 millions de vols commerciaux. La sécurité et l'efficacité des flux nécessitent l'intervention de la gestion du trafic aérien, qui comporte trois fonctions essentielles: assurer la séparation entre les aéronefs; équilibrer l'offre (de gestion du trafic aérien) et la demande (de vols); ainsi que fournir des informations aéronautiques aux usagers de l'espace aérien.

Bien qu'il soit intrinsèquement de nature internationale, le trafic aérien est traditionnellement géré au niveau national dans un environnement fragmenté et monopolistique. Ces caractéristiques ont contribué à des retards et à l'augmentation des coûts de la gestion du trafic supportés par les usagers de l'espace aérien. C'est pourquoi l'initiative CUE vise à améliorer les performances globales de la gestion du trafic aérien en transférant un certain nombre de

compétences relevant de la pratique intergouvernementale vers le cadre de l'Union européenne.

L'initiative CUE a été officiellement lancée en 2004 et a consisté en la mise en place progressive d'un cadre réglementaire, qui comporte un ensemble de règles applicables à toute l'UE concernant la sécurité de la gestion du trafic aérien, la fourniture de services, la gestion de l'espace aérien et l'interopérabilité au sein du réseau. Ce cadre est accompagné d'un programme de modernisation technologique (le «projet SESAR»), soutenu par des incitations financières.

Le rapport spécial n° 18/2017 «Le ciel unique européen: un changement d'ordre culturel, mais pas de véritable unification» est disponible dans 23 langues de l'UE sur le site web de la Cour (www.eca.europa.eu).