

Bruxelles, le 8 novembre 2019
(OR. en)

13782/19

AVIATION 211
FIN 718

NOTE

Origine:	la présidence
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
Objet:	L'avenir du ciel unique européen – Débat d'orientation

1. Lors de la session du Conseil "Transports" qui se tiendra le 2 décembre 2019, les ministres seront invités à mener un débat d'orientation sur la future réforme du ciel unique européen. La présidence a élaboré un document d'information et des questions (figurant en annexe) afin d'aider à structurer la discussion.
2. Sous réserve de confirmation par le Comité des représentants permanents, les ministres sont invités à mener un débat d'orientation sur la base du document d'information et des questions figurant en annexe.

L'avenir du ciel unique européen

Vingt ans se sont écoulés, mais nous n'y sommes toujours pas

En s'appuyant sur les réalisations du marché intérieur, la Commission européenne a lancé en 1999 l'initiative "ciel unique européen" (CUE), en réponse à une crise sans précédent suscitée par la congestion du trafic aérien. Son objectif principal était de réformer l'architecture du contrôle du trafic aérien dans l'UE afin de répondre aux besoins futurs en matière de capacités et de sécurité, en améliorant le fonctionnement global de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne. Les principaux domaines de performance du système européen de gestion du trafic aérien (ATM) - sécurité, capacité, rapport coût-efficacité et environnement - restent aussi valables aujourd'hui qu'il y a 20 ans.

Aujourd'hui, l'espace aérien européen atteint à nouveau ses limites de capacités en raison de la manière dont fonctionne le système ATM en Europe. Le trafic continuera de croître au cours des prochaines années. Le service Statfor d'Eurocontrol a établi une prévision de référence fixant à 12,5 millions le nombre de vols prévus dans la région CEAC d'ici à 2025, en se fondant sur un taux de croissance annuel moyen de 1,8 %. Cette situation engendrera 1,5 million de vols supplémentaires par rapport au nombre total de vols enregistrés en 2018. Dans ce contexte, même un léger retard dans le processus législatif pourrait occasionner des problèmes considérables au cours des 3 à 5 prochaines années, touchant à la fois les passagers et les compagnies aériennes.

Quinze ans après l'instauration du premier cadre juridique pour le ciel unique européen, le temps est venu de donner un nouvel élan à tous les acteurs concernés pour mettre en place un véritable ciel unique européen, qui soit au service des voyageurs tout en réduisant l'empreinte environnementale de l'aviation.

Traditionnellement, ce sont les prestataires de services de navigation aérienne qui développent et mettent en œuvre la gestion du trafic aérien au niveau national. Chaque prestataire dispose de ses propres procédures et d'outils de soutien sur mesure, ce qui, dans la pratique, limite l'intégration et l'interopérabilité. Nous sommes ainsi arrivés à un point où le ciel européen est fragmenté en de nombreux secteurs le long des frontières nationales des États membres.

En outre, les compagnies aériennes planifient leurs vols de manière à optimiser les coûts, et en raison des différences de taux unitaires entre les États, les trajectoires choisies diffèrent souvent des trajectoires les plus respectueuses de l'environnement. L'aviation devrait réduire ses émissions de CO₂ conformément aux engagements pris par l'UE dans le cadre de l'OACI et en vertu de l'accord de Paris. Toutefois, le manque d'efficacité du système ATM européen donne lieu à des émissions inutiles, car les retards constants forcent les compagnies à suivre des itinéraires de vol plus longs et à respecter des circuits d'attente plus longs, ce qui entraîne une consommation de carburant supplémentaire et, partant, une augmentation des émissions de CO₂. Améliorer l'efficacité du système ATM afin de permettre aux usagers de l'espace aérien d'exploiter des trajectoires optimales contribuera directement à ce que le système produise de meilleurs résultats au niveau de l'environnement. D'après les estimations, la manière dont fonctionne globalement l'ATM génère encore environ 6 % d'émissions que l'on pourrait éviter.

En décembre 2018, les ministres ont discuté de la crise des capacités à la suite du nombre record de retards survenus durant l'été 2018. Afin d'éviter des retards encore plus importants au cours de l'été 2019, Eurocontrol, en sa qualité de gestionnaire de réseau, a, en collaboration avec les prestataires de services de navigation aérienne, mis en œuvre un ensemble de mesures de gestion de crise au niveau du réseau afin d'atténuer le problème, y compris en déroutant certains vols pour qu'ils évitent les espaces aériens les plus encombrés. Ces mesures ont permis de stabiliser les retards mais, globalement, il s'agit toujours d'une situation de gestion de crise:

- en 2018 et 2019, les retards ont été deux fois supérieurs à ceux enregistrés en 2017;
- un passager sur quatre est maintenant confronté à un retard de 15 minutes en raison de la gestion des courants de trafic aérien et il convient d'ajouter à cela d'autres causes de retard (qui, en 2018, étaient responsables d'une demi-heure de retard supplémentaire);
- davantage de vols sont annulés et de correspondances ratées. Les demandes d'indemnisation des passagers se sont envolées. Selon les estimations du gestionnaire de réseau, Eurocontrol, le coût économique global des retards se montait à 17,9 milliards d'euros en 2018;
- la gravité de la situation au niveau de la congestion aurait engendré, en 2019, des émissions supplémentaires de CO₂ estimées à 5 ou 6 millions de tonnes évitables si le problème n'avait pas été partiellement atténué par les mesures de déroutement prises par le gestionnaire de réseau et un certain nombre de prestataires de services de navigation aérienne.