



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 23 février 2021
(OR. en)

**Dossier interinstitutionnel:
2021/0048(NLE)**

**6446/21
ADD 27**

**RECH 72
COMPET 123
IND 40
MI 105
SAN 82
TRANS 94
AVIATION 42
ENER 50
ENV 94
SOC 95
TELECOM 70
AGRI 79
SUSTDEV 22
REGIO 29
IA 22**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	23 février 2021
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2021) 38 final - Partie 6/9
Objet:	DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION - RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT accompagnant le document: Proposition de règlement du Conseil établissant les entreprises communes dans le cadre d'Horizon Europe - Partenariat européen pour une gestion intégrée du trafic aérien

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2021) 38 final - Partie 6/9.

p.j.: SWD(2021) 38 final - Partie 6/9

Bruxelles, le 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 6/9

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

**Proposition de règlement du Conseil établissant les entreprises communes dans le cadre
d'Horizon Europe**

Partenariat européen pour une gestion intégrée du trafic aérien

{COM(2021) 87 final} - {SEC(2021) 100 final} - {SWD(2021) 37 final}

Analyse d'impact sur le partenariat européen pour une gestion intégrée du trafic aérien

A. Nécessité d'une action

Quel est le problème et pourquoi se situe-t-il au niveau de l'UE?

Malgré les progrès significatifs accomplis au cours de la dernière décennie en matière de modernisation de l'infrastructure de gestion du trafic aérien, jusqu'à 10 % des émissions de CO₂ générées par les vols sont dues à une infrastructure de gestion du trafic aérien fragmentée qui ne tire pas pleinement parti de la numérisation et de l'automatisation; ces émissions pourraient être évitées. En outre, la crise de la COVID-19 a eu une incidence significative sur le transport aérien et a mis en lumière les faiblesses des systèmes actuels de gestion du trafic aérien. Une pression sans précédent s'exerce sur l'infrastructure de gestion du trafic aérien pour qu'elle devienne plus rentable, résiliente et modulable aux fluctuations du trafic et pour qu'elle accueille de nouveaux types de véhicules aériens.

Le cycle d'innovation dans le domaine de la gestion du trafic aérien devrait aussi être raccourci, afin de permettre aux acteurs industriels du secteur de rester compétitifs et de soutenir un large éventail d'applications dans les secteurs des transports (passagers, fret, drones et mobilité aérienne urbaine, par exemple), de la défense et de la sécurité (coopération civilo-militaire dans la gestion de l'espace aérien).

Pour remédier à ces multiples problèmes dans un contexte complexe et en évolution rapide, un effort collectif important est nécessaire afin de stimuler la coopération et l'investissement dans les innovations qui ne peuvent être traitées par une seule partie prenante ou par un État membre agissant seul. L'aviation est par nature internationale et nécessite une action commune et coordonnée.

Quels sont les objectifs à atteindre?

L'objectif est triple:

- 1) faire entrer la gestion du trafic aérien européen dans l'ère numérique afin de la rendre plus résiliente et modulable aux fluctuations du trafic;
- 2) renforcer la compétitivité du transport aérien avec ou sans équipage dans l'UE, afin de soutenir la croissance économique et la reprise dans un contexte post-COVID;
- 3) faire du «ciel unique européen» l'espace aérien le plus efficace et le plus respectueux de l'environnement au monde.

Quelle est la valeur ajoutée d'une action à l'échelle de l'Union?

L'intervention de l'UE (financement et coordination) est nécessaire pour faire en sorte que les efforts déployés pour atteindre les objectifs susmentionnés soient accélérés et mieux ciblés¹. Dans la pratique, cela implique de réunir tous les acteurs concernés du secteur, depuis les constructeurs jusqu'aux prestataires de services de navigation aérienne, aux compagnies aériennes, aux aéroports, aux instituts de recherche et aux armées, afin de mettre au point des technologies transformatrices et interopérables qui répondent aux défis susmentionnés. Si les problèmes ne sont pas résolus par une forte intervention coordonnée de l'UE, il est probable que des programmes nationaux apparaîtront sur une base ad hoc, en particulier dans un monde post-COVID, en réponse à des problèmes locaux, fragmentant ainsi de plus en plus le réseau européen de gestion du trafic aérien.

B. Solutions

Quelles sont les différentes options pour atteindre les objectifs? Y a-t-il une option privilégiée? Si tel n'est pas le cas, pourquoi?

Les options stratégiques diffèrent en fonction du degré de flexibilité et d'additionnalité/de directionnalité:

Option 0: appels au titre d'Horizon Europe – programme de recherche stratégique établi et confirmé par

¹ Conformément aux recommandations récentes de la Cour des comptes européenne; voir RS n° 18/2018 et RS n° 11/2019.

la Commission, avec la contribution des entreprises;

Option 1: partenariat européen coprogrammé – programme de R&I convenu et coordonné avec le partenariat et utilisé par la Commission pour la mise en œuvre dans le programme de travail;

Option 2: partenariat européen institutionnalisé au titre de l'article 187 du TFUE – les membres du partenariat auront une grande influence dans l'élaboration du programme stratégique de recherche, des programmes de travail annuels et des thèmes des appels, dans le cadre d'un processus transparent et accessible, adopté par le comité directeur du partenariat, au sein duquel l'UE et ses partenaires sont représentés.

L'**option 1** offre un coût légèrement inférieur et une plus grande flexibilité par rapport à l'**option 2**, grâce à une structure de composition organique et évolutive et à la possibilité d'adapter le programme de R&I.

L'**option 2** est l'option privilégiée, car elle établit la plateforme la plus efficace, capable d'accélérer l'obtention des avantages les plus importants (voir ci-dessous). Par rapport à l'**option 1**, elle permet également une plus grande directivité et un engagement plus fort de la part des parties prenantes, notamment des organisations intergouvernementales telles qu'Eurocontrol, l'Agence de l'UE pour la sécurité aérienne (AESA) et l'Agence spatiale européenne (ASE).

L'**option 2** est marginalement l'option la plus coûteuse, mais, avec la prise en charge de plus de 60 % des coûts par des partenaires privés et une plus grande capacité à produire les effets escomptés, elle offre le meilleur rapport coût-efficacité pour le budget de l'Union.

Quelle est la position des différentes parties prenantes? Qui soutient quelle option?

Dans l'ensemble, il existe un large consensus entre les parties prenantes sur les problèmes, les objectifs et l'option privilégiée pour l'avenir. Plus de 70 % des réponses reçues dans le cadre de la consultation publique étaient en faveur du rétablissement du partenariat institutionnel au titre de l'article 187 du TFUE, soulignant que le secteur a besoin d'une intervention forte de l'UE pour piloter un programme européen de R&I unique qui associe en permanence les parties prenantes tout au long de la chaîne de valeur afin de fournir des solutions interopérables qui, une fois déployées, améliorent les performances et la sécurité des systèmes de gestion du trafic aérien dans l'UE.

Autres points de vue répandus:

- le partenariat devrait mieux faire le lien entre la R&I et l'industrialisation;
- il devrait favoriser l'adoption et le déploiement sur le marché;
- les procédures administratives devraient être simplifiées;
- il devrait y avoir un dialogue plus étroit avec l'AESA et les autorités nationales, de meilleures synergies avec les partenariats et les initiatives nationales en matière de R&I, ainsi que des liens plus étroits avec le monde universitaire.

C. Incidence de l'option privilégiée

Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?

Incidences scientifiques: renforcement des capacités scientifiques et des connaissances de l'UE en matière de gestion du trafic aérien; élargissement des compétences de la prochaine génération de professionnels de l'aviation.

Incidences économiques/technologiques: amélioration de l'évolutivité et de la sécurité des systèmes de gestion du trafic aérien; nouvelles possibilités de croissance pour le marché des drones; renforcement du rôle de chef de file mondial de l'industrie aérospatiale et aéronautique européenne.

Incidences sociales: réduction du bruit et des émissions de gaz de l'aviation d'une marge égale aux émissions de CO₂ d'une grande zone métropolitaine de l'UE (par exemple Madrid); amélioration de

l'expérience des passagers (réduction du temps de trajet, des retards et des coûts, et meilleure connectivité).
Quels sont les coûts de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?
Les principaux coûts supplémentaires par rapport à l' option 0 sont les coûts de préparation et de fonctionnement du back-office du partenariat. Toutefois, si l'on prend en compte l'effet de levier financier (taux de cofinancement) et le budget total disponible pour chaque option, dans l'hypothèse d'une contribution similaire de l'Union, le coût de l'option privilégiée dépasse de 1 à 2 points de pourcentage seulement celui de l'option la plus efficace. En outre, l'expérience a montré que d'autres partenaires, parmi lesquels des partenaires institutionnels, sont disposés à couvrir plus de 60 % des coûts administratifs de l'entreprise commune.
Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?
Les PME sont susceptibles de jouer un rôle important dans le partenariat, car elles sont bien représentées dans le secteur des technologies numériques et les activités liées aux données et aux drones. La mise en place d'une structure de partenariat ouverte et d'appels ouverts permettra aux PME de participer plus facilement que par le passé.
Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?
Grâce à l'alignement des stratégies, aucune incidence sur les budgets nationaux et les administrations nationales n'est attendue. La participation active des États membres au partenariat renforcerait leur engagement en faveur des technologies qui en résultent et stimulerait l'adoption et le déploiement synchronisé de celles-ci dans l'ensemble de l'UE.
Y aura-t-il d'autres incidences notables?
Le partenariat proposé contribuera à fournir les données scientifiques et technologiques pertinentes dans le domaine de l'aviation afin d'aider les décideurs politiques et les régulateurs à adopter les meilleures mesures réglementaires pour relever les défis du changement climatique et de la numérisation.
Proportionnalité?
Dans le cadre de l'option 1, les partenaires ont la possibilité de rejoindre ou de quitter le partenariat. Le programme de R&I peut aussi être facilement adapté à mesure que la technologie ou d'autres exigences évoluent. L'option 2 exige un engagement (financier) plus fort, ce qui se justifie par une plus grande efficacité et une plus grande capacité à accélérer la transformation numérique indispensable de la gestion du trafic aérien.
D. Suivi
Quand la législation sera-t-elle réexaminée?
La Commission réexaminera le mode de mise en œuvre trois ans après la création du partenariat.