

Bruxelles, le 26 novembre 2019
(OR. en)

14562/19

AVIATION 243
FIN 778

RÉSULTATS DES TRAVAUX

Origine: Secrétariat général du Conseil

en date du: 26 novembre 2019

Destinataire: délégations

N° doc. préc.: ST 13466/1/19 REV 1

Objet: sur le rapport spécial n° 11/2019 de la Cour des comptes européenne intitulé: "La réglementation adoptée par l'UE pour moderniser la gestion du trafic aérien apporte une valeur ajoutée, mais les financements étaient en grande partie inutiles"
– Conclusions du Conseil (25 novembre 2019)

Les délégations trouveront en annexe les conclusions du Conseil sur le rapport spécial n° 11/2019 de la Cour des comptes européenne intitulé: "*La réglementation adoptée par l'UE pour moderniser la gestion du trafic aérien apporte une valeur ajoutée, mais les financements étaient en grande partie inutiles*", que le Conseil a adoptées lors de sa 3732^e session tenue le 25 novembre 2019.

CONCLUSIONS DU CONSEIL

sur le rapport spécial n° 11/2019

de la Cour des comptes européenne intitulé

"La réglementation adoptée par l'UE pour moderniser la gestion du trafic aérien apporte une valeur ajoutée, mais les financements étaient en grande partie inutiles"

LE CONSEIL

1. PREND NOTE du rapport spécial n° 11/2019 de la Cour des comptes européenne intitulé *"La réglementation adoptée par l'UE pour moderniser la gestion du trafic aérien apporte une valeur ajoutée, mais les financements étaient en grande partie inutiles"* concernant l'incidence de la législation et du soutien financier de l'Union sur la modernisation de la gestion du trafic aérien (ATM).
2. SOULIGNE l'approche constructive adoptée par la Cour des comptes européenne en ce qui concerne l'opportunité d'un financement public de l'UE et la valeur ajoutée spécifique d'un tel financement pour la modernisation de la gestion du trafic aérien, et ACCUEILLE AVEC INTÉRÊT les conclusions franches et critiques de la Cour des comptes européenne concernant l'efficacité du financement par l'UE en ce qui concerne certains projets de déploiement SESAR contrôlés et l'incidence d'un tel financement sur la modernisation de la gestion du trafic aérien.
3. MET EN EXERGUE les avantages que présente une coordination au niveau de l'Union pour moderniser la gestion du trafic aérien, en vue d'assurer l'interopérabilité entre les parties prenantes pour soutenir le déploiement des nouvelles technologies et procédures opérationnelles de gestion du trafic aérien dans le cadre de la fourniture de services de navigation aérienne.
4. SOULIGNE l'importance que revêtent la coordination de toutes les parties prenantes et leur nécessaire adhésion en vue de la mise en œuvre des projets communs en temps utile.

5. RAPPELLE l'importance que revêtent la recherche et le développement sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen (SESAR) en tant que facteurs essentiels contribuant à mettre en œuvre le ciel unique européen. En vue de limiter le retard pris par certaines solutions SESAR, le Conseil SOULIGNE qu'il est nécessaire d'assurer la disponibilité et le déploiement en temps utile de solutions technologiques et opérationnelles pour moderniser l'environnement de la gestion du trafic aérien grâce à une accélération des investissements correspondants et à la synchronisation des efforts.
6. SOULIGNE que le soutien financier prévu dans le nouveau cadre financier 2021-2027 devrait être maintenu et dûment justifié en termes de valeur ajoutée, qu'il devrait constituer une utilisation efficace des ressources et qu'il devrait contribuer à améliorer les performances du réseau européen de gestion du trafic aérien dans l'Union.
7. SOULIGNE qu'il est important d'assurer une transition sans heurts et en temps utile entre la phase de développement et les phases d'industrialisation et de mise en œuvre des solutions SESAR, PRENANT NOTE de la différence entre les processus d'industrialisation relatifs aux équipements embarqués et aux systèmes terrestres et INSISTANT sur le fait qu'un déploiement effectif et en temps utile de nouveaux concepts parvenus à maturité devrait être soutenu par la diffusion rapide de spécifications techniques et opérationnelles appropriées et par un respect systématique de ces spécifications, et SOUTIENT, le cas échéant, la poursuite d'un soutien financier de l'Union plus ciblé en faveur du déploiement synchronisé et en temps utile de solutions SESAR essentielles, en particulier en vue de combler les hiatus entre les processus d'industrialisation et de mise en œuvre.
8. NOTE que le rapport spécial de la Cour des comptes européenne conclut à un manque de normalisation dans le cadre des projets SESAR et CONSTATE que la normalisation contribue à assurer l'interopérabilité.
9. MET EN ÉVIDENCE les incohérences entre les procédures d'affectation des fonds dans le cadre du MIE et la planification des investissements sur cinq ans requise au titre du règlement d'exécution (UE) 2019/317 sur la tarification.

10. RAPPELLE que le règlement d'exécution (UE) n° 409/2013 de la Commission fournit des détails concernant la définition de projets communs, l'établissement d'un mécanisme de gouvernance, les rôles des parties prenantes opérationnelles et l'identification de mesures incitatives destinés à soutenir la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien, et PREND NOTE du fait que le rapport spécial de la Cour des comptes européenne souligne l'importance des parties prenantes opérationnelles dans la mise en œuvre des activités de déploiement.
11. RAPPELLE que le règlement d'exécution (UE) n° 716/2014 de la Commission établit le projet pilote commun et définit un premier ensemble de fonctionnalités ATM à déployer en temps voulu et de manière coordonnée et synchronisée pour réaliser les modifications opérationnelles essentielles découlant du plan directeur ATM européen. Néanmoins, la Cour des comptes européenne a observé que certaines fonctions développées n'avaient pas atteint un niveau de maturité suffisant au moment de l'inclusion dans le règlement d'exécution (UE) n° 716/2014 sur le projet pilote commun. En outre, le respect des exigences réglementaires conformément au règlement d'exécution (UE) n° 409/2013 de la Commission est compromis par le retard pris dans la diffusion de solutions parvenues à maturité.
12. SE FÉLICITE que la Commission souscrive aux recommandations de la Cour des comptes européenne et DEMANDE INSTAMMENT à la Commission de réfléchir, en se fondant sur les enseignements tirés et sur le rapport spécial de la Cour des comptes européenne, à la manière d'améliorer le déploiement de SESAR et d'éviter tout conflit d'intérêts.
13. INVITE la Commission à réexaminer le projet pilote commun à la lumière des recommandations formulées par la Cour des comptes européenne, ce réexamen étant destiné à remédier à un certain nombre d'insuffisances constatées et à examiner les moyens d'améliorer l'efficacité des projets communs dans le cadre du cycle d'innovation SESAR, tout en maintenant l'impulsion déjà imprimée par le projet pilote commun.

14. INVITE la Commission, conjointement avec les organismes concernés, à la lumière des recommandations formulées par la Cour des comptes européenne et en vue de renforcer l'efficacité des projets communs, à mieux définir les priorités et cibler le soutien financier apporté par l'Union, afin que les projets aient la plus grande incidence possible, à préciser et à réexaminer le rôle du gestionnaire du déploiement de SESAR pour améliorer la transparence dans l'élaboration et l'introduction des demandes de financement, et à veiller à un suivi approprié des avantages apportés à l'ensemble du secteur de l'aviation.
15. INVITE la Commission à réfléchir à la manière de mieux relier les processus de définition, de développement, d'industrialisation et de mise en œuvre du projet SESAR et de renforcer leur lien avec d'autres mécanismes du ciel unique européen, en tenant également compte des recommandations formulées par la Cour des comptes européenne dans son rapport spécial n° 18/2017 sur les performances du ciel unique européen.
16. SOULIGNE l'importance que revêtent le plan directeur de gestion du trafic aérien et SESAR en tant qu'instruments essentiels pour le développement et le déploiement de l'infrastructure de gestion du trafic aérien dans les États membres de l'UE.
