



Bruxelles, le 18 avril 2018
(OR. en)

7466/18

AVIATION 52
FIN 255

RÉSULTATS DES TRAVAUX

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	délégations
N° doc. préc.:	ST 7117/18 AVIATION 48 FIN 228
Objet:	Conclusions du Conseil sur le rapport spécial n° 18/2017 de la Cour des comptes européenne intitulé "Le ciel unique européen: un changement d'ordre culturel, mais pas de véritable unification" – Résultats des travaux

Les délégations trouveront ci-joint la version finale des conclusions du Conseil citées en objet, telles qu'elles ont été adoptées par le Conseil le 16 avril 2018.

CONCLUSIONS DU CONSEIL

sur le rapport spécial n° 18/2017 de la Cour des comptes européenne intitulé "Le ciel unique européen: un changement d'ordre culturel, mais pas de véritable unification"

LE CONSEIL

1. PREND NOTE du rapport spécial n° 18/2017 de la Cour des comptes européenne intitulé "Le ciel unique européen: un changement d'ordre culturel, mais pas de véritable unification" et de l'approche ouverte et critique que la Cour a adoptée à l'égard de la mise en œuvre de certaines composantes de l'initiative "Ciel unique européen" (CUE) de l'UE, en évaluant si elles ont bien permis de mettre en place un système européen de gestion du trafic aérien (GTA ou ATM, *Air Traffic Management*) plus efficace.
2. RAPPELLE que le premier paquet législatif CUE a été adopté en 2004. Les règlements ont ensuite été révisés et leur champ d'application a été étendu par le paquet "CUE II" de 2009, qui a introduit un système de performance, un système de tarification modifié et des exigences applicables aux blocs d'espace aérien fonctionnels et a créé un cadre réglementaire de l'Union pour les fonctions de réseau.
3. RAPPELLE le règlement (CE) n° 219/2017 du Conseil relatif à la constitution de l'entreprise commune SESAR, destiné à la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien.
4. RAPPELLE la stratégie de l'aviation, adoptée par la Commission le 7 décembre 2015, et en particulier son chapitre II.2.2 relatif à l'achèvement du ciel unique européen, dans lequel la Commission souligne son point de vue sur la manière de libérer le potentiel du secteur de l'aviation grâce à un système de gestion du trafic aérien parfaitement optimisé en Europe.
5. RAPPELLE la position du Conseil concernant le paquet CUE II +, laquelle a été adoptée en décembre 2014.

6. SOULIGNE que les objectifs de haut niveau visés par le CUE reflètent une ambition politique et dépendent principalement de l'évolution du trafic aérien à long terme. Par conséquent, la Commission, en concertation avec les États membres, devrait veiller à ce que ces objectifs soient revus compte tenu de l'expérience acquise, à ce qu'ils reposent autant que possible sur des données factuelles, à ce qu'ils soient fondés sur des objectifs réalisables et durables et à ce qu'ils soient intégrés dans les actualisations du plan directeur GTA.
7. SOULIGNE que l'intégration progressive des services, en particulier grâce au recours à de nouvelles technologies résultant du cycle d'innovation complet, devrait permettre de s'attaquer à la fragmentation du système européen de gestion du trafic aérien. Si de nouvelles options stratégiques étaient proposées, celles-ci devraient recueillir un appui politique solide, comporter des mesures juridiques équilibrées, le cas échéant, et assurer la pleine participation des parties prenantes civiles et militaires.
8. SOULIGNE qu'il est important de garantir l'indépendance des autorités nationales de surveillance et de veiller à ce qu'elles disposent des capacités nécessaires pour remplir leurs fonctions dans le cadre du paquet législatif CUE. Ces fonctions consistent notamment à assurer la surveillance appropriée des résultats financiers des prestataires de services de navigation aérienne.
9. ENCOURAGE la rationalisation des systèmes de performance et de tarification, en vue de réduire la charge administrative qui pèse sur les États membres, la Commission, les autorités nationales de surveillance et les prestataires de services de navigation aérienne.
10. SOULIGNE que le Conseil, dans sa position de décembre 2014, apporte des réponses satisfaisantes aux questions évoquées aux points 9 et 10.
11. SOULIGNE que, tout en gardant à l'esprit la nécessité d'assurer la performance sans solution de continuité de l'ensemble du réseau, l'établissement d'objectifs de performance et de critères relatifs à leur évaluation devrait reposer sur une approche inclusive et coopérative associant l'ensemble des parties concernées et tenant pleinement compte des spécificités locales.

12. MET EN EXERGUE que le système de performance devrait être fondé sur un nombre limité d'indicateurs de performance qui devraient être appropriés aux fins de contrôler la performance, pertinents pour le fonctionnement du réseau européen et basés sur les enseignements tirés de périodes de référence antérieures, en particulier en ce qui concerne les capacités et l'efficacité au regard des coûts. Il conviendrait d'associer pleinement toutes les parties prenantes concernées à l'élaboration de ces indicateurs.
13. RAPPELLE le rôle important que joue la recherche et le développement (R&D) en matière de GTA afin d'assurer la disponibilité de solutions technologiques et opérationnelles innovantes et rentables pour le futur environnement de la gestion du trafic aérien. Les partenariats public-privé pourraient être utiles pour favoriser la mise au point, la validation et le déploiement en temps utile de ces solutions.
14. SOULIGNE que l'appui financier à la R&D de l'Union devrait être destiné à encourager aussi bien l'élaboration de solutions nouvelles et leur mise en œuvre par l'intermédiaire de projets communs, que, lorsqu'il y a lieu, la réduction de la fragmentation du système européen de gestion du trafic aérien. À cet égard, l'interopérabilité globale et régionale devrait constituer un objectif, le partage des infrastructures et des services devrait être encouragé, et il conviendrait de réfléchir à l'automatisation et à la numérisation, qui pourraient constituer des moyens d'accroître l'efficacité du système européen de gestion du trafic aérien, tout en tenant compte de la dimension humaine.
15. INVITE la Commission à examiner les résultats obtenus dans le cadre du projet SESAR; et NOTE que le projet SESAR vise à offrir des possibilités de consolider et de rationaliser les infrastructures existantes de GTA d'une manière coordonnée au niveau européen, ainsi qu'à poursuivre la modernisation et l'harmonisation du système de gestion du trafic aérien en se fondant sur les technologies numériques et satellitaires.
16. CONSTATE que les recommandations formulées dans le rapport spécial offrent l'occasion de mener une réflexion sur la manière de garantir un système européen de gestion du trafic aérien cohérent, rationnel, efficace et efficient.