



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

contrôle aérien

Question écrite n° 1316

Texte de la question

M. Francis Hillmeyer attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur le projet de règlement de « ciel unique » initié par la Commission européenne. La construction européenne nécessite la définition d'un espace aérien unifié dans lequel la sécurité des passagers et des personnes survolées constituera la préoccupation majeure. Si ce souci de sécurité est la seule raison d'être du contrôle aérien, il est aussi de son devoir de rechercher les moyens d'une meilleure fluidité et d'une plus grande efficacité. Afin d'atteindre ces objectifs, il est nécessaire de reconnaître le service du trafic aérien comme un service d'intérêt général, sans caractère marchand, auquel on ne pourra appliquer une quelconque régulation économique. Au contraire, les solutions pour l'amélioration d'une performance globale sont techniques. Elles reposent sur une gestion harmonisée et centralisée de l'espace aérien et des flux de trafic, en portant une attention particulière à l'interface civile et militaire. Ainsi, en temps de paix, la priorité doit être donnée au trafic civil, et le CFMU (Central Flow Management Unit), créé au sein d'Eurocontrol, pourrait être chargé de la gestion centralisée de la configuration de l'espace aérien, en privilégiant l'intérêt global de la définition du schéma d'ouverture des secteurs de contrôle. L'unification de l'espace doit aussi rechercher la continuité verticale, en s'attachant à la performance des services durant toutes les phases du vol. Les prestataires seront donc invités à développer des compétences, tant à la fois en matière de contrôle des routes, qu'en contrôle en zone terminale aux abords des aéroports. Concernant les matériels et les procédures, la réglementation européenne doit être en mesure d'imposer des systèmes techniques de contrôle aérien interopérables et communicants, comprenant un minimum d'outils de sécurité et d'aides aux contrôleurs. Au niveau institutionnel, la mission d'intérêt général qui est confiée aux prestataires de services est incompatible avec la recherche du profit et nécessite la maîtrise de leurs activités par la puissance publique et les capitaux publics. Enfin, un tel système de contrôle harmonisé nécessite un régulateur reconnu par l'ensemble des acteurs au niveau de la Communauté, mais aussi à un niveau paneuropéen beaucoup plus large. La convention révisée d'Eurocontrol, négociée en 1997, attend toujours sa ratification par les Etats pour faire de cette organisation l'entité régulatrice dont l'Europe du contrôle a besoin. Il lui demande en conséquence de bien vouloir lui faire connaître les mesures que le Gouvernement envisage de prendre afin de favoriser la construction d'un ciel européen.

Texte de la réponse

Réuni le 5 décembre 2002, le Conseil européen des ministres des transports a conclu un accord politique sur le « paquet » du ciel unique européen. Cet accord comprend un règlement cadre et trois autres règlements spécifiques portant respectivement sur l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien, la fourniture des services de navigation aérienne et sur l'interopérabilité des systèmes. Deux symboles forts contribueront à la création d'un « ciel unique » : la création d'une région d'information de vol européenne fusionnant, dans l'espace aérien supérieur, les zones de responsabilité attribuées par l'organisation de l'aviation civile internationale aux Etats et la réalisation par la commission d'une publication commune de l'information aéronautique dans cette zone. Pour la France, l'harmonisation des réglementations en matière de sécurité et d'interopérabilité des systèmes sont deux plus-values majeures, l'interopérabilité appelant des mesures d'application de la commission. Le

Gouvernement a oeuvré pour l'adoption de ces textes, en privilégiant, l'adoption de mesures contribuant effectivement à améliorer la fluidité du trafic. La France a ainsi fait partie des Etats qui ont influé sur la rédaction, dans un sens qui respecte le caractère non concurrentiel des services de la circulation aérienne, et laisse aux Etats membres les responsabilités premières d'organisation de l'espace aérien et de désignation des fournisseurs de services. Le caractère non concurrentiel des services de la circulation aérienne a été réaffirmé. En particulier, la désignation des prestataires de services restera exclusivement de la compétence des Etats, qui conserveront un choix discrétionnaire, qu'il s'agisse des services de circulation aérienne, y compris leurs moyens propres de communication, de navigation et de surveillance, ou des services météorologiques. La séparation entre les autorités de surveillance nationales et les prestataires de services pourra être, à la discrétion des Etats, structurelle ou fonctionnelle. La détermination de blocs fonctionnels d'espace aérien relèvera des seuls Etats concernés par ces espaces. Par ailleurs, les États membres pourront continuer à publier leur information aéronautique selon leurs procédures. Les organismes fournissant des services de la navigation aérienne seront soumis à un processus de certification par les autorités nationales de surveillance, visant principalement les préoccupations de sécurité, d'interopérabilité et de continuité des services. Une coordination de la tarification des services sera assurée. Cependant, sur l'insistance de plusieurs Etats dont notamment la France, chaque Etat membre décidera librement d'appliquer ou non des mécanismes tarifaires comportant des incitations à la performance des prestataires de services, ou des incitations à l'égard des usagers. Les compétences de l'organisation Eurocontrol, qui regroupe 31 États européens, seront utilisées, sauf problème particulier, pour préparer les mesures d'exécution. Par ailleurs, la commission s'assurera, y compris par le recours à Eurocontrol, que ces mesures sont pleinement compatibles avec la nécessité d'une continuité avec les Etats voisins non membres de la Communauté européenne. A cet égard, après le vote récent du Sénat, l'Assemblée nationale sera appelée à approuver le projet de loi autorisant la ratification du protocole consolidant la convention Eurocontrol révisée, signé en juin 1997. L'espace aérien employé pour l'entraînement et les opérations militaires sera géré conformément au principe de « gestion souple de l'espace », afin d'optimiser son utilisation en fonction des besoins civils et militaires. Cette règle, qui existe déjà, pourra appeler si nécessaire des mesures d'exécution communautaires.

Données clés

Auteur : [M. Francis Hillmeyer](#)

Circonscription : Haut-Rhin (6^e circonscription) - Union pour la Démocratie Française

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1316

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 août 2002, page 2785

Réponse publiée le : 28 avril 2003, page 3339