



Comité économique et social européen

Le ciel unique européen

"Ensemble, venons à bout des intérêts personnels et des mesquineries, qui sont les véritables obstacles à la réussite de ce projet crucial d'intégration européenne."

Jacek Krawczyk, vice-président du CESE et rapporteur sur le "Ciel unique européen II+"

Introduction

En 2000, la Commission européenne a dévoilé son projet de création d'un "ciel unique européen" (CUE), à savoir un espace unique de transport aérien couvrant l'ensemble de l'UE. Quatre ans plus tard, elle a proposé un train de mesures qui s'appliquent à tous les domaines, de la sécurité des passagers à la rentabilité, en passant par la protection de l'environnement, les normes techniques et la gestion des courants de trafic aérien.

L'objectif était de moderniser la façon dont le transport était géré depuis les années 60, de tirer parti des progrès technologiques et de permettre à l'Europe de satisfaire la demande croissante.

Le Comité économique et social européen a activement soutenu le ciel unique européen en adoptant des avis en 2002, 2009 et 2011, ainsi qu'en exerçant une influence grandissante sur l'élaboration des politiques de l'UE.

Pourquoi des mesures sont-elles nécessaires?

Le transport aérien joue un rôle déterminant dans l'économie européenne. Le secteur est toutefois en crise, les conditions économiques actuelles entraînant des fusions de compagnies aériennes, des faillites et des licenciements. Outre ce contexte difficile, les compagnies aériennes doivent faire face, depuis quelques années, à des hausses des redevances aéroportuaires et des tarifs des prestataires de services.

Dans le même temps, la gestion du trafic aérien (ATM) est jalousement gardée par un réseau de contrôleurs nationaux, composé de 37 prestataires de services de navigation aérienne européens différents, qui emploient quelque 57 000 personnes. Certains prestataires de services de navigation aérienne sont cinq fois moins rentables que d'autres.

Les retards et les annulations dus à l'encombrement aérien sont monnaie courante pour les voyageurs. L'UE estime que l'espace aérien fragmenté de l'Europe coûte environ 4 milliards d'euros par an, compte tenu des 19,4 millions de minutes de retard pris par les vols. En moyenne, chaque

vol dépasse de 49 km le trajet direct, générant des millions de tonnes d'émissions de dioxyde de carbone inutiles. Selon les hypothèses actuelles, le trafic aérien devrait doubler d'ici 2020, et les contrôleurs devront gérer jusqu'à 50 000 vols par jour.

La politique de l'Union européenne

Le premier paquet "Ciel unique européen" portait sur une utilisation plus efficace de l'espace aérien européen, reposant sur les courants de trafic plutôt que sur les frontières nationales. Les objectifs clés de réforme n'ont toutefois pas été atteints. Afin d'accélérer les progrès dans ce domaine, la Commission a publié le paquet de mesures "Ciel unique européen II" en 2009, qui mettait l'accent sur des questions telles que l'environnement, la sécurité et les performances. En 2011, dans un rapport intitulé "Le temps de la concrétisation", elle a constaté que les États membres n'en faisaient pas encore assez pour honorer leurs engagements.

Le commissaire européen chargé des transports, Siim Kallas, doit présenter une nouvelle proposition à l'été 2013, le "Ciel unique européen II+", et a enfin menacé les États membres de les traduire en justice s'ils n'appliquent pas la législation européenne; une position plus ferme que le CESE a saluée.

"L'achèvement du projet de ciel unique européen fait partie intégrante du processus visant à améliorer la compétitivité et la croissance de l'économie européenne en continuant à renforcer le marché unique européen. Il a pour objectif d'offrir aux citoyens européens des meilleures conditions de voyage aérien, et d'en améliorer l'efficacité et la fiabilité."

Avis du CESE sur le "Ciel unique européen II+"

La position du CESE

Le CESE se réjouit du nouvel élan insufflé au projet et a élaboré un nouvel avis qui alimentera les propositions relatives au CUE II+. "Nos préoccupations restent pratiquement les mêmes. Les efforts consentis pour permettre aux passagers européens de tirer parti des avantages d'une coordination plus efficace entre les différents acteurs du transport aérien restent insuffisants", explique Jacek Krawczyk, vice-président du CESE et rapporteur pour les trois avis. "Nous ne pouvons tout simplement pas accepter que les retards et la congestion du trafic dans le ciel européen demeurent une réalité quotidienne."

Le CESE a consulté l'ensemble des parties prenantes du secteur aérien dans le cadre d'une série de manifestations de haut niveau, notamment, une audition publique sur le CUE II+ organisée en janvier 2013 et une conférence majeure sur l'extension du ciel unique au-delà des frontières de l'UE, qui s'est tenue au cours de la présidence polonaise en 2011.

Le Comité demande instamment à la Commission:

- d'adopter une approche "descendante" pour mettre en œuvre le CUE;
- d'appliquer des sanctions en cas de non-conformité;
- d'ouvrir les services annexes de gestion du trafic aérien à la concurrence;
- d'écouter et de faire participer les utilisateurs de l'espace aérien;
- de définir des objectifs qui portent tant sur la qualité du service que sur l'amélioration de l'efficacité.

Le Comité préconise un haut degré de leadership de la part de l'UE, ainsi qu'un engagement accru des États membres. La création de blocs d'espace aérien transfrontaliers fonctionnels, par exemple, était prévue pour décembre 2012, mais jusqu'à présent, seuls deux sont opérationnels. Le CUE devrait également être étendu aux États voisins de l'UE: l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, Eurocontrol, couvre 39 pays. La Commission européenne devrait mieux tirer parti du rôle opérationnel d'Eurocontrol pendant la mise en œuvre du CUE. Le CESE insiste également sur la nécessité de garantir l'indépendance de l'organe européen d'évaluation des performances.

Un ciel unique européen répondrait à l'ensemble des problèmes qui touchent actuellement le secteur de l'aviation dans l'UE, notamment la répartition de créneaux horaires, les prix du carburant et l'emploi, affirme le CESE. Il convient d'associer étroitement les partenaires sociaux, à savoir les syndicats et les employeurs, aux discussions liées notamment à la formation du personnel et à la communication transparente des informations, afin d'assurer la sécurité des passagers, ainsi que pour

débattre de la manière de préserver les emplois dans le secteur aérien de l'UE au sens large. Les économies ne devraient pas concerner uniquement les travailleurs. Selon l'avis, "un dialogue social permanent efficace est indispensable pour favoriser le processus de transition". Le dialogue devrait par conséquent aller au-delà du secteur de la gestion du trafic aérien et prévoir une participation plus large des partenaires sociaux, autres que les seuls représentants des prestataires de services de navigation aérienne. Son champ d'application devrait être étendu aux discussions portant sur les conséquences sociales pour les travailleurs des services de contrôle du trafic aérien et dans le secteur aérien de l'UE dans son ensemble, ainsi que sur les moyens de préserver l'emploi.

Trop important pour échouer

Le CESE a soutenu activement les droits des passagers aériens, et une amélioration des performances des compagnies aériennes devrait leur apporter des avantages tels que des vols plus courts et une meilleure ponctualité. Le Comité souhaite également un renforcement de la qualité et de l'efficacité des services annexes de gestion du trafic aérien, tels que les services météorologiques et ceux de communication, de navigation et de surveillance, et propose de les ouvrir à la concurrence et aux forces du marché.

Le système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR) constitue le volet technologique du ciel unique européen: il bâtit l'avenir du système de gestion du trafic aérien. À long terme, il pourrait créer quelque 320 000 emplois et produire 419 milliards d'euros de PIB supplémentaires. Étant donné les nombreux défis complexes auxquels il est confronté, SESAR nécessite des investissements considérables ainsi qu'un modèle de gouvernance solide, dont le déploiement ne devrait pas prévoir la participation des fabricants, de manière à éviter les conflits d'intérêt.

Le CESE estime qu'un espace aérien unique est indispensable au bon fonctionnement du marché intérieur. "Il n'est pas acceptable que l'une des activités majeures en Europe demeure fragmentée", indique M. Krawczyk.

À défaut d'une défragmentation, l'Europe court le risque de voir des concurrents internationaux s'installer et prendre le contrôle de son espace aérien, ce qui entraînerait des pertes d'emplois supplémentaires. "C'est l'ensemble du secteur aérien de l'UE qui est en jeu", met en garde M. Krawczyk. "Le ciel unique européen représente sa seule garantie d'avenir. Il est trop important pour échouer."

Informations complémentaires:

- **CESE:** www.eesc.europa.eu/?i=portal.fr.search&q=single+european+sky
www.eesc.europa.eu/?i=portal.fr.events-and-activities-single-eu-sky-ii
- **Commission européenne – Ciel unique européen:** http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky
- **Eurocontrol:** www.eurocontrol.int
- **Entreprise commune SESAR:** www.sesarju.eu