



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

contrôle aérien

Question écrite n° 44657

Texte de la question

M. Jacques Myard appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les prétentions de la Commission européenne en matière de contrôle aérien. S'il est vrai qu'aujourd'hui près d'un vol sur trois en Europe n'est pas à l'heure, il en est de même aux Etats-Unis, la création du ciel européen ne résoudra en rien le problème. En réalité, la Commission prend prétexte de ce problème technique pour tenter de s'arroger de nouveaux pouvoirs. L'ensemble des Etats membres de la Communauté, à l'exception de la Finlande, sont membres d'Eurocontrol, organisation créée en 1961 comptant aujourd'hui 28 membres, au-delà même de l'Union européenne, ce qui est un atout considérable. Elle a pour tâche, dans le respect de la souveraineté de ses membres, de coordonner leurs actions dans le domaine de la gestion du trafic aérien. Cet organisme remplit parfaitement son rôle. Les technocrates bruxellois veulent une gestion totalement intégrée à l'Union européenne, plutôt que de renforcer les pouvoirs d'Eurocontrol, et qui permette à la Commission européenne de tout contrôler, dans un esprit de boutique, à travers la création d'un énième organisme central placé sous sa coupe. Il est certain, lors, que la Commission, dans la droite ligne de son idéologie pousserait encore la déréglementation, au mépris de la sécurité aérienne. Or, Eurocontrol est capable de pallier les dysfonctionnements de la gestion du trafic aérien européen. Au demeurant, ces dysfonctionnements sont imputables aux difficultés de certains Etats qui connaissent des grèves. De surcroît, les prétentions de la Commission sont de nature à porter directement atteinte à la défense nationale. En conséquence, il lui demande, en concertation avec M. le ministre de la défense, quelles mesures il entend mettre en oeuvre afin de faire strictement respecter le principe de subsidiarité et garantir la souveraineté nationale, dans l'intérêt de la sécurité du ciel européen.

Texte de la réponse

Le rythme de croissance du trafic aérien s'est accéléré ces dernières années, pour atteindre 8 % en 1999. En outre, la répartition de cette croissance n'est pas homogène. Ainsi, les flux traversant la région de contrôle sud-est ont augmenté de 14 % en 1999, et plus encore à certaines périodes. Au premier trimestre 2000, le nombre de mouvements contrôlés dans le ciel français a augmenté de 7,8 % en moyenne par rapport à la même période de 1999. Après un premier semestre et un été 1999 affectés par les opérations militaires et humanitaires dans les Balkans, les services français ont obtenu des gains de capacité globalement supérieurs à l'augmentation du trafic, à partir de la mi-août. Depuis lors, les retards moyens par vol générés par le contrôle aérien français sont redevenus voisins des niveaux de 1998. Toutefois, l'objectif de réduire les retards doit naturellement être poursuivi, et l'application des mesures gouvernementales annoncées le 26 janvier 2000 y contribue. C'est en réaction aux retards de l'an passé que la Commission européenne a présenté au Conseil des ministres des transports, en décembre 1999, sa communication sur le contrôle du trafic aérien en Europe. Celle-ci contient notamment des réflexions sur l'organisation de l'espace aérien et des services dans les Etats membres de la Communauté. La Commission a constitué un groupe de réflexion à haut niveau avec les représentants civils et militaires des Etats membres, auquel participe la France. Elle présentera ses conclusions au Conseil de juin 2000. Concernant l'organisation des services, le ministre français, au nom du Gouvernement, a insisté sur le fait

qu'elle relevait de la subsidiarité et qu'au demeurant il n'est pas démontré qu'une évolution de structure institutionnelle permettrait de réduire les retards. Pour le court et le moyen terme, un large éventail de mesures d'ordre technique et de coordination au niveau européen sont à mettre en oeuvre pour répondre à la demande croissante. Par ailleurs, la Communauté européenne détient des compétences limitées en matière de défense. Dès lors, les futures décisions communautaires concernant la gestion de l'espace aérien devront respecter les impératifs de défense de chacun des Etats. Cela n'exclut pas des coopérations directes entre Etats voisins concernant la définition des zones aériennes d'entraînement. A titre d'exemple, il existe déjà une telle zone chevauchant la frontière franco-belge. Enfin, l'adhésion de la Communauté européenne à Eurocontrol devrait être signée dans le courant de cette année. Sa logique même vise, de la part de la Communauté européenne, au renforcement, et non à une remise en cause, de l'organisation internationale, à laquelle les trente-huit ministres de la Conférence européenne de l'aviation civile ont apporté leur soutien le 28 janvier 2000. Les modalités de coopération entre la Communauté et Eurocontrol devront du reste être développées, notamment en matière réglementaire.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Myard](#)

Circonscription : Yvelines (5^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 44657

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 10 avril 2000, page 2298

Réponse publiée le : 3 juillet 2000, page 4002