



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

contrôle aérien

Question écrite n° 70486

Texte de la question

M. Francis Hillmeyer attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la coopération internationale en matière de contrôle et de sécurité de la navigation aérienne. Dans le ciel européen, 25 000 avions se croisent chaque jour. Pour garantir la sécurité et l'efficacité, ce ciel est divisé en secteurs, petits volumes d'espace qui se juxtaposent horizontalement et verticalement, chacun placé sous la responsabilité de contrôleurs du trafic aérien. Jusqu'à ce jour, parce que certains Etats non communautaires y occupent une place centrale, le ciel européen se construit sous l'égide d'Eurocontrol (Organisation européenne pour la sécurité de la navigation européenne) à trente pays, parfois au-delà. Cette approche globale dont l'objectif est de bâtir un espace aérien continu, intègre la totalité des phases de vol (décollage, montée, croisière, descente et atterrissage) et assure une cohérence d'ensemble garantissant la sécurité. Dernière étape de cette construction, le renforcement des pouvoirs d'Eurocontrol a fait l'objet d'une négociation entre les Etats et la Commission européenne lors de la conférence diplomatique qui s'est tenue à Bruxelles le 27 juin 1997. Depuis plusieurs mois, dans une lutte de pouvoir pour réglementer l'espace aérien, la Commission européenne non seulement bloque le renforcement des prérogatives d'Eurocontrol, mais tente d'entraver le parachèvement de cette Europe de la sécurité européenne. Deux visions s'opposent : celle qui consiste à développer les coopérations et les synergies au bénéfice d'une efficacité d'ensemble, et celle de la Commission qui pense aboutir à un meilleur résultat par une mise en concurrence des concessionnaires. La Commission européenne souhaite remplacer l'harmonisation et l'intégration, nécessaires à la mise en place d'un système européen homogène et efficace de gestion de la circulation aérienne, par un espace marchand au-dessus du territoire des Quinze. Son ciel est unique au sens du marché au sein duquel les incitations financières remplacent les réglementations techniques. Son ciel ne s'intéresse qu'aux avions en croisière à une très haute altitude du territoire des Quinze, et, de fait, condamne toute vision de continuum de l'espace aérien, donc d'efficacité, tant dans le plan horizontal que vertical. Le « Ciel unique » de la Commission est un non-sens technique au service de chimères économiques qui remet en cause le niveau de sécurité dans le ciel européen. Comme souvent, sur des sujets aussi complexes que la gestion de l'espace aérien et qui n'intéressent (directement) que peu de citoyens, les Etats de la Communauté laissent faire la Commission. Seule, la France est démarchée quelquefois, mais sans jamais s'opposer totalement aux velléités de Bruxelles. Les événements récents ont démontré l'importance de la maîtrise par la puissance publique de domaines aussi sensibles que ceux qui touchent à la sécurité et à la sûreté aérienne. Cette activité relève par nature de compétences régaliennes, et doit donc être reconnue comme un service d'intérêt général sans caractère économique. Il est temps aujourd'hui de remettre la sécurité au centre de la construction du ciel européen. Il lui demande en conséquence s'il compte donner à Eurocontrol les moyens de parachever la construction du ciel européen en engageant au plus tôt la procédure de ratification de la convention révisée d'Eurocontrol et en incitant les partenaires européens de la France qui n'auraient pas encore procédé à cette ratification, à le faire. Il souhaiterait également savoir si la France opposera son veto au projet de « Ciel unique » de la Conférence européenne dès le prochain sommet de Laeken les 13 et 14 décembre et qu'une première déclaration soit faite en ce sens lors du conseil des transports qui le précédera.

Texte de la réponse

Le Gouvernement partage la plupart des réserves exprimées par l'honorable parlementaire vis-à-vis des projets de règlements présentés par la Commission européenne au Parlement et au Conseil. Lors des conseils des ministres des transports d'octobre et de décembre 2001, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a souligné que les services de navigation aérienne exercent pour chaque Etat une mission régalienne et qu'une orientation pouvant aboutir à la mise en concurrence des services nationaux n'est pas acceptable. Il a réaffirmé son opposition à toute séparation institutionnelle des fonctions d'opérateur et de régulateur. En outre, il a demandé, avec le soutien de plusieurs Etats membres, que l'adhésion de la Communauté européenne à Eurocontrol soit débloquée en tant que sujet indissociable de celui du « ciel unique ». Par ailleurs, de nombreuses propositions de la Commission européenne relatives à l'espace aérien ont des incidences sur la défense, pouvant notamment affecter la capacité d'entraînement aérien. A cet égard, le Gouvernement français est favorable à une utilisation optimale de l'espace aérien entre civils et militaires, au niveau européen, dès lors qu'elle est portée par un projet politique commun. Il soutient le besoin d'accroître la coopération entre les organismes civils et les organismes militaires, entre les Etats membres comme au sein de chacun d'entre eux. Il ne peut cependant pas accepter que des décisions affectant les conditions mêmes des activités militaires soient prises selon les mécanismes communautaires à la majorité qualifiée. Les représentants français ont attiré l'attention du Comité militaire de l'Union européenne sur ces questions et ils ont fait connaître le souhait qu'elles ne relèvent que des mécanismes du deuxième pilier. Toutefois, ce sujet n'a pas été évoqué lors du conseil de Laeken des 13 et 14 décembre derniers. Les arguments ne manquent pas pour promouvoir l'harmonisation et la coopération nécessaires en Europe, sans recourir à la mise en concurrence des services. Plutôt que le recours au veto, qui d'ailleurs n'est plus en usage au sein du Conseil, c'est en faisant partager ses positions par un nombre suffisant d'Etats que la France pourra donner l'impulsion nécessaire à l'adoption d'orientations conformes au développement du service public.

Données clés

Auteur : [M. Francis Hillmeyer](#)

Circonscription : Haut-Rhin (6^e circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 70486

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 17 décembre 2001, page 7198

Réponse publiée le : 25 février 2002, page 1136