



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## contrôle aérien

Question écrite n° 8101

### Texte de la question

M. Jean-Claude Lefort attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur le débat concernant le projet de ciel unique européen pour lequel M. le ministre va représenter la France le 5 décembre 2002. Les dangers sont grands, avec le texte en présence, de transformer le service public en marché de la navigation aérienne, en confiant la sécurité des passagers et des populations survolées à divers sous-traitants privés. C'est l'objectif non caché de la proposition de « ciel unique », dont il n'est d'ailleurs prévu aucune évaluation du processus, et ce, malgré la prévision d'une possible extension à d'autres parties de l'espace aérien. Or, s'agissant de cette extension et devant le risque de voir coexister deux systèmes - un partiellement ou totalement privé et un public réduit - de gestion de la circulation aérienne, il serait utile qu'une évaluation soit engagée afin de comparer l'intégralité des modes de gestion. Il demande donc au Gouvernement de demander une telle évaluation par un comité « ad hoc », et de tout mettre en oeuvre le 5 décembre 2002 pour obtenir de ses homologues européens l'introduction de ce principe dans les règlements qui seront examinés lors de ce Conseil 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. Jean-Claude Lefort](#)

**Circonscription :** Val-de-Marne (10<sup>e</sup> circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 8101

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** équipement, transports et logement

**Ministère attributaire :** équipement, transports et logement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 9 décembre 2002, page 4742

**Réponse publiée le :** 28 avril 2003, page 3339