

COM(2018) 27 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 22 janvier 2018

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 22 janvier 2018

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion, au nom de l'Union européenne, de la modification n° 1 du protocole de coopération NAT-I-9406 entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne

E 12728

Bruxelles, le 18 janvier 2018
(OR. en)

5474/18

**Dossier interinstitutionnel:
2018/0009 (NLE)**

**AVIATION 13
RELEX 42
USA 2**

PROPOSITION

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	16 janvier 2018
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2018) 27 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la conclusion, au nom de l'Union européenne, de la modification n° 1 du protocole de coopération NAT-I-9406 entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2018) 27 final.

p.j.: COM(2018) 27 final



Bruxelles, le 16.1.2018
COM(2018) 27 final

2018/0009 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

**relative à la conclusion, au nom de l'Union européenne, de la modification n° 1 du
protocole de coopération NAT-I-9406 entre les États-Unis d'Amérique
et l'Union européenne**

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Le transport aérien est une priorité de la politique des transports de l'Union européenne. L'objectif visé par la Commission est un système de transport aérien performant qui assure une mobilité continue, sûre et efficace des personnes et des marchandises, dans l'intérêt des citoyens et des entreprises. Il faut, pour ce faire, des systèmes performants de gestion du trafic aérien (ATM) capables de relever les défis actuels et futurs du transport aérien en termes d'accroissement des capacités et de sécurisation, tout en réduisant l'impact environnemental des vols et les coûts de fourniture des services de navigation aérienne.

Depuis 2004, l'Union européenne a entrepris d'améliorer les performances de l'ATM en Europe en réformant la manière dont le trafic aérien est géré et organisé, mais aussi en modernisant et en harmonisant les infrastructures européennes de l'ATM dans le cadre de l'initiative «Ciel unique européen»¹. L'achèvement du ciel unique européen est l'un des principaux objectifs de la stratégie de l'aviation pour l'Europe adoptée par la Commission le 7 décembre 2015², qui qualifie ce défi comme étant l'un des plus fondamentaux aujourd'hui pour la performance et la compétitivité du système aéronautique de l'UE. Le projet de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen SESAR (Single European Sky ATM Research) est le volet technologique du ciel unique européen. Son objectif est de définir, mettre au point, valider et déployer de nouvelles technologies et procédures opérationnelles qui contribuent à renforcer la performance des systèmes ATM en Europe.

Le transport aérien est une activité économique d'envergure mondiale qui repose largement sur l'interopérabilité mondiale des systèmes ATM, laquelle garantit la sécurité, l'efficacité et la rentabilité des vols dans et entre les différentes régions du monde. L'interopérabilité à l'échelle mondiale ne peut être atteinte que grâce à une coopération permanente et effective des régions les unes avec les autres. Les États-Unis ont également entrepris de moderniser l'ATM, notamment par le biais du programme NextGen géré par l'Administration fédérale de l'aviation (FAA). SESAR et NextGen sont aujourd'hui les principales références mondiales pour la modernisation de la gestion du trafic aérien. Les deux initiatives visent respectivement à renforcer la capacité des systèmes actuels grâce à un recours accru à l'automatisation, à une intensification de l'échange d'informations, à de nouvelles approches des plans de vol et des itinéraires de vol, à de nouvelles méthodes de séparation et à un recours généralisé à la technologie satellitaire. Dans ce contexte, l'interopérabilité mondiale est un objectif essentiel à inscrire dans la planification du développement des systèmes ATM et constitue donc l'une des principales exigences de SESAR et de NextGen.

Eu égard à leur objectif commun consistant à rendre le transport aérien plus sûr et plus efficace, l'Union et les États-Unis ont signé, en 2011, le protocole de coopération entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne dans le domaine de la recherche et du développement en matière d'aviation civile (ci-après le «protocole de coopération»). Les activités de coopération menées jusqu'à présent dans le cadre de ce protocole portent

¹ Règlements (CE) n^{os} 549, 550, 551 et 552 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 (JO L 96 du 31.3.2004), p. 1, 10, 20 et 26 respectivement, modifiés par le règlement (CE) n^o 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 34).

² COM(2015) 598 du 7.12.2015.

essentiellement sur l'ATM et, en particulier, la coopération dans le domaine de la recherche et du développement (R&D) entre SESAR et NextGen.

À l'époque, ces programmes étaient tous les deux en phase de recherche et développement, ce qui justifiait que l'accent soit mis initialement sur la coopération en matière de recherche, de développement et de validation. La coopération dans le cadre du protocole de coopération, notamment entre SESAR et NextGen, a atteint un degré élevé de maturité et permis d'obtenir d'importants résultats dans la promotion de l'interopérabilité des systèmes d'ATM au niveau mondial. Cela a conduit les deux parties à explorer les possibilités d'étendre le champ d'application de la coopération aux questions relatives au déploiement des systèmes d'ATM. Sur cette base, le Conseil a autorisé la Commission, le 8 mai 2017, à négocier avec la FAA une modification du protocole de coopération afin d'en étendre le champ d'application au déploiement. Les trois principaux objectifs de négociation étaient les suivants:

- 1) étendre le champ d'application du protocole de coopération actuel dans le domaine de la R&D en matière d'aviation civile afin d'y inclure tous les aspects de la modernisation de l'ATM (c'est-à-dire R&D, validation, démonstration, déploiement), y compris les domaines émergents du secteur aérien et d'autres domaines ATM du ciel unique européen au-delà des questions technologiques;
- 2) rationaliser et optimiser les modalités de gouvernance du protocole et de ses annexes et appendices;
- 3) négocier des modalités spécifiques de coopération concernant le déploiement de l'ATM, tout en conservant les dispositions existantes portant sur la coopération SESAR-NextGen en matière d'interopérabilité à l'échelle mondiale et sur la collaboration en matière de mesures de la performance de l'ATM, dûment adaptées à la nouvelle structure.

La modification apportée au protocole de coopération a été négociée entre la Commission et la FAA et, sur la base d'une décision du Conseil à cet effet, a été signée au nom de l'Union, parallèlement au processus d'adoption de la présente décision.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La modification proposée du protocole de coopération est totalement compatible avec la stratégie de l'aviation pour l'Europe, la politique du ciel unique européen, le projet SESAR et la législation correspondante. La stratégie insiste sur l'importance d'achever le ciel unique européen grâce à la mise en œuvre d'un système européen de gestion du trafic aérien parfaitement optimisé permettant de réduire les coûts découlant des inefficacités (retards, allongements des itinéraires, etc.). Le projet SESAR joue un rôle fondamental dans cette mise en œuvre, de même qu'une coopération étroite et efficace avec les États-Unis afin de garantir l'harmonisation et l'interopérabilité des systèmes de gestion du trafic aérien de chacune des parties.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Cette initiative est conforme aux priorités politiques de la Commission en ce qui concerne le marché intérieur, la croissance et l'emploi, et le rôle de l'Union européenne au niveau mondial. La recommandation est cohérente avec la politique de l'UE en matière de recherche et d'innovation et avec la politique en matière de réseaux transeuropéens qui fonde les cadres de R&D et de déploiement de SESAR.

2. BASE JURIDIQUE

- **Base juridique**

La base juridique de la présente proposition est l'article 100, paragraphe 2, en liaison avec l'article 218, paragraphe 6, point a), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

3. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

La Commission a associé au processus de négociation l'entreprise commune SESAR et l'entité gestionnaire du déploiement de SESAR, et celles-ci ont approuvé les résultats des négociations. Ces entités représentent une vaste plateforme de parties prenantes du secteur de l'aviation, susceptible de tirer avantage de la modification du protocole de coopération. La Commission a également consulté les États membres, par le truchement du comité spécial créé par le Conseil aux fins du protocole, avant de parapher les projets de textes.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

L'expertise technique au cours des négociations a été fournie par l'entreprise commune SESAR, par l'entité gestionnaire du déploiement de SESAR et par Eurocontrol. L'expertise juridique a été fournie par le Service juridique de la Commission. Il n'a pas été nécessaire de faire appel à des experts externes.

- **Analyse d'impact**

La proposition s'appuie entièrement sur les mêmes objectifs et principes qui sous-tendent le protocole de coopération existant. L'extension du champ de la coopération entre l'Union et les États-Unis à toutes les phases de la modernisation de l'ATM, y compris le déploiement, constitue l'évolution naturelle des travaux menés avec succès dans le cadre de l'actuel protocole de coopération. L'initiative n'ayant pas pour vocation de créer de nouveaux programmes ni de nouveaux mécanismes de financement, aucune analyse d'impact n'a été effectuée, ainsi que le précise la feuille de route.

Comme indiqué dans la proposition de la Commission visant à engager des négociations en vue de modifier le protocole de coopération, la meilleure option consistait à modifier le champ d'application du protocole actuel pour qu'il englobe toutes les phases de la modernisation de l'ATM, y compris le déploiement, dans le cadre de la politique du ciel unique européen, tandis que la coopération concernant les questions d'aviation civile autres que l'ATM ne porterait que sur la phase de recherche et développement. L'avantage de cette option est que le protocole permettrait de poursuivre la coopération sur toutes les questions de recherche et développement en matière d'aviation civile autres que l'ATM, tout en préservant le cadre contraignant de coopération avec les États-Unis qui a déjà été négocié.

- **4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE**

La proposition n'a aucune incidence budgétaire. Les activités qui seront réalisées dans le cadre du protocole de coopération modifié seront menées au titre des instruments existants et de leurs enveloppes financières respectives et des programmes de travail correspondants, tels que le programme de travail pluriannuel SESAR 2020 de l'entreprise commune SESAR et la convention-cadre de partenariat conclue avec l'entité gestionnaire du déploiement de SESAR.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

• **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Les activités de recherche, développement et validation liées au protocole de coopération continueront à être planifiées et contrôlées par l'entreprise commune SESAR. Les activités de déploiement seront planifiées et contrôlées par l'entité gestionnaire du déploiement de SESAR dans le cadre de conventions de subvention spécifiques signées avec la Commission. La Commission contrôlera et surveillera l'avancement général de la mise en œuvre du protocole au moyen des mécanismes existants d'établissement de rapports de ces deux entités, conformément aux cadres juridiques et contractuels sous-jacents, et des cadres de gouvernance du protocole de coopération.

• **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

La proposition de décision vise à autoriser l'entrée en vigueur de la modification n° 1 du protocole de coopération signé par les représentants de l'Union et des États-Unis, sur la base d'une décision du Conseil à cet effet. Cette modification comprend la version révisée du texte principal du protocole de coopération et une version révisée de l'annexe 1 («Modernisation de l'ATM et interopérabilité à l'échelle mondiale») qui comporte:

- l'appendice 1 «Coopération SESAR-NextGen en matière de recherche, développement, validation et interopérabilité à l'échelle mondiale», qui comporte également cinq compléments:
 - (1) «Coopération SESAR-NextGen en matière d'activités transversales visant à assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale»;
 - (2) «Coopération SESAR NextGen en matière de gestion de l'information visant à assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale»;
 - (3) «Coopération SESAR NextGen en matière de gestion des trajectoires visant à assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale»;
 - (4) «Coopération SESAR NextGen en matière d'interopérabilité des systèmes CNS et des systèmes embarqués visant à assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale»;
 - (5) «Coopération SESAR NextGen en matière de projets de collaboration visant à assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale»;
- l'appendice 2 «Collaboration sur la mesure de la performance dans la gestion du trafic aérien»;
- l'appendice 3 «Coopération SESAR-NextGen visant à assurer des activités de déploiement et l'interopérabilité à l'échelle mondiale».

L'annexe 1 et l'appendice 3 sont des documents entièrement nouveaux. L'annexe 1 porte sur l'extension du champ d'application du protocole de coopération à l'ensemble du déploiement de l'ATM et modifie les mécanismes de gouvernance, tandis que l'appendice 3 décrit les arrangements en vue de la coopération autour du déploiement de l'ATM.

La présente proposition définit également le rôle de la Commission européenne dans la gouvernance du protocole de coopération. L'Union européenne est représentée par la Commission européenne dans le cadre du protocole et de l'ensemble des modalités d'exécution qui s'y rapportent (annexes et appendices).

La modification proposée n'affecte pas le rôle initial du comité spécial dans la gouvernance du protocole. La proposition de décision relative à la conclusion de la modification n° 1 du

protocole de coopération définit les tâches qui nécessitent la consultation préalable du comité spécial ainsi que les tâches - principalement administratives ou liées à la mise en œuvre du protocole - que la Commission peut exécuter sous sa propre responsabilité.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la conclusion, au nom de l'Union européenne, de la modification n° 1 du protocole de coopération NAT-I-9406 entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2, en liaison avec son article 218, paragraphe 6, point a),

vu la proposition de la Commission européenne,

vu l'approbation du Parlement européen,

considérant ce qui suit:

- (1) En application de la décision [XXX] du Conseil du [XXXXX], la modification n° 1 du protocole de coopération NAT-I-9406 entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne a été signée le 13 décembre 2017, sous réserve de sa conclusion à une date ultérieure.
- (2) La modification n° 1 du protocole de coopération étend le champ de la coopération entre les parties à toutes les phases de la modernisation de la gestion du trafic aérien, y compris les activités de déploiement, avec l'objectif d'assurer une interopérabilité à l'échelle mondiale, et modifie la structure et la gouvernance du protocole de façon à optimiser la mise en œuvre et la gestion des activités de coopération qui y sont prévues.
- (3) Il est nécessaire de définir des règles de procédure pour la participation de l'Union à la gestion exécutive du protocole de coopération.
- (4) Il convient dès lors d'approuver, au nom de l'Union, la modification n° 1 du protocole de coopération,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La modification n° 1 du protocole de coopération NAT-I-9406A entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne est approuvée au nom de l'Union.

La modification n° 1 du protocole de coopération est jointe à la présente décision.

Article 2

Le président du Conseil désigne la personne habilitée à procéder, au nom de l'Union, à l'échange de notes diplomatiques prévu à l'article II.B de la modification n° 1 du protocole de coopération, à l'effet d'exprimer le consentement de l'Union à être liée par la modification n° 1 du protocole de coopération.

Article 3

La Commission, après consultation d'un comité spécial désigné par le Conseil, détermine la position à prendre par l'Union dans la gestion exécutive du protocole de coopération et de ses annexes établies en vertu de l'article III du protocole de coopération, en ce qui concerne:

- (1) l'adoption de nouvelles annexes et de nouveaux appendices du protocole de coopération;
- (2) l'adoption de modifications apportées aux annexes et aux appendices du protocole de coopération.

Article 4

Sans préjudice de l'article 3, la Commission peut prendre toute mesure appropriée en vertu des articles III, IV, V, VII et VIII du protocole de coopération.

Article 5

La Commission représente l'Union dans les consultations menées au titre de l'article XI du protocole de coopération.

Article 6

La Commission informe régulièrement le Conseil de la mise en œuvre du protocole de coopération.

Article 7

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*