



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 29 novembre 2005 (30.11)
(OR. en)**

15143/05

**Dossier interinstitutionnel:
2005/0235 (CNS)**

AVIATION 185

NOTE DE TRANSMISSION

Origine: Pour le Secrétaire général de la Commission européenne,
Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur

Date de réception: 29 novembre 2005

Destinataire: Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire Général/Haut représentant

Objet: - Communication de la Commission au Conseil relative au projet
de réalisation du système européen de nouvelle génération pour la
gestion du trafic aérien (SESAR) et à la constitution de
l'entreprise commune SESAR

- Proposition de règlement du Conseil relatif à la constitution d'une
entreprise commune pour la réalisation du système européen de
nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - COM(2005) 602 final.

p.j. : COM(2005) 602 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 25.11.2005

COM(2005) 602 final

2005/0235 (CNS)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL

relative au projet de réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR) et à la constitution de l'entreprise commune SESAR

Proposition de

RÈGLEMENT DU CONSEIL

relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)

(présentées par la Commission)

{SEC(2005)1532}

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL

relative au projet de réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR) et à la constitution de l'entreprise commune SESAR

1. INTRODUCTION

Le transport aérien contribue à hauteur de 220 milliards € au produit intérieur brut européen, emploie 3,1 millions de personnes. C'est également un élément important de la cohésion européenne, par une circulation rapide et efficace des biens et des personnes, mais aussi en donnant une accessibilité indispensable à des régions enclavées.

Les projections d'évolution du trafic aérien en Europe montrent qu'il devrait plus que doubler dans les 20 prochaines années, voire tripler dans certaines régions, notamment d'Europe centrale¹.

Développer l'infrastructure de transport aérien devient dès lors une priorité pour la croissance européenne. Cette dernière repose par ailleurs sur la conduite de grands projets industriels à forte valeur technologique, à l'instar de GALILEO (radionavigation par satellite) ou d'ITER (fusion nucléaire).

SESAR s'inscrit dans ce cadre. Ce projet vise la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien. L'enjeu est de développer les technologies, modes d'organisation et composants industriels capables d'assurer la sécurité et la fluidité du transport aérien dans les 20 prochaines années en Europe et dans le monde.

Il est aussi la réponse de la Communauté européenne à la vision du groupe à haut niveau sur le Ciel unique, et les recommandations du Conseil pour la Recherche Aéronautique en Europe (ACARE), qui appelaient à une « révolution » du contrôle aérien pour que l'Europe soit en mesure de faire face aux défis de son développement économique et social.

Par sa contribution décisive à l'essor du secteur aéronautique en Europe, il s'inscrit dans l'objectif de Lisbonne de faire de l'Union européenne « l'économie de la connaissance la plus compétitive et la plus dynamique du monde »². Les résultats de l'étude d'impact effectuée montre que ce projet contribuera significativement à la croissance européenne, et favorisera la création d'emplois à haute valeur ajoutée en Europe.

¹ Projections Eurocontrol

² SESAR a été repris dans les différentes contributions de la Commission au processus de Lisbonne.

C'est enfin un des « projet d'intérêt commun » d'infrastructure identifiés par le Conseil européen³.

2. LE CONTRÔLE DU TRAFIC AÉRIEN : UN ÉLÉMENT ESSENTIEL DES OPERATIONS AÉRIENNES

Le contrôle du trafic aérien (CTA) a la charge d'assurer la sécurité et la régularité des vols. Il repose aujourd'hui essentiellement sur des moyens de contrôle et de guidage des aéronefs situés au sol, et en particulier sur le travail des contrôleurs aériens. En effet, les pilotes dans leur cockpit sont dans une large mesure « aveugles », leurs « yeux » étant ceux des contrôleurs, qui leur indiquent les trajectoires à suivre.

2.1. Une organisation institutionnelle en pleine mutation

Le Ciel Unique européen⁴ adopté en mars 2004 et dont la mise en œuvre est déjà bien avancée, réforme en profondeur l'organisation des services de navigation aérienne. Il définit une organisation claire des rôles et des responsabilités entre autorités de surveillance et prestataires de service et établit des blocs d'espace aérien transfrontaliers. Avec ces blocs, c'est non plus en fonction des frontières que sont définies les routes et les structures d'espace, mais en fonction de la réalité opérationnelle du trafic.

Cette réforme mènera à une réorganisation importante du secteur en instituant de nouvelles méthodes de travail et de prise de décision, plus efficaces et basées sur la consultation des Etats Membres et de l'industrie.

2.2. Une infrastructure vieillissante

Alors que le domaine est en pleine évolution, que la performance globale du système s'est améliorée, les équipements n'ont que peu évolué. En effet, la forte croissance du trafic aérien au cours des 20 dernières années ne s'est pas accompagnée d'une modernisation substantielle du système de contrôle du trafic aérien. A l'ère de la société de l'information, contrôleur et pilote dialoguent toujours par voie vocale en utilisant les mêmes moyens radio qu'autrefois⁵. Alors que le cockpit devient de plus en plus automatisé, le contrôleur doit encore essentiellement baser son travail sur l'anticipation des problèmes et obstacles qui pourraient intervenir. Les taux de fiabilité et de sécurité du transport aérien, exceptionnels en comparaison avec d'autres modes de transport, ont pu être maintenus en grande partie grâce à des augmentations importantes d'effectifs qui ont permis de mieux distribuer le trafic, ainsi qu'aux efforts consentis par l'ensemble des contrôleurs européens, sans

³ Résolutions du Conseil du 24.10.1994 (94/C 309/02), du 17.11.1995 (95/C 317/01) et du 19.07.1999 (1999/C 222/01). Décision du Parlement et du Conseil 1692/96/EC du 23.07.1996. Proposition de la Commission COM(2004) 475 du 14.07.2004.

⁴ Règlement (CE) n° 549/2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique. Règlement (CE) n° 550/2004 sur la fourniture de services de navigation aérienne. Règlement (CE) n° 551/2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien. Règlement (CE) n° 552/2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien.

⁵ Ceci pose d'ailleurs des problèmes de sécurité, liés à la congestion des fréquences, et à l'incompréhension qui peut surgir entre les instructions des uns et les actions des autres.

toutefois changer les méthodes de travail. Alors que la limite des capacités devient critique, un saut qualitatif est nécessaire.

2.3. Une réforme technologique nécessaire

Du fait de leur obsolescence et de leurs spécificités locales excessives, les systèmes actuels de contrôle de trafic aérien sont peu adaptés pour servir une évolution rapide, économique et fiable de l'aviation en Europe, alors que, dans le même temps, les besoins dans ce secteur sont en pleine mutation :

- Le passager souhaite un transport efficace, abordable et d'une grande sécurité,
- Le respect de l'environnement devient une contrainte majeure pour le développement harmonieux de la mobilité,
- Le 11 septembre 2001 a montré que l'avion peut devenir une menace pour la sûreté de la population.

Les évolutions nécessaires pour prendre en compte cette nouvelle approche du transport aérien ne peuvent pas reposer sur les bases du système actuel :

- Les technologies, dont certaines datent de plusieurs dizaines d'années, arrivent à la limite de leur capacité à évoluer, notamment pour tirer plein profit d'avancées dans le domaine des télécommunications, ou de la navigation par satellite.
- Ce manque d'évolutivité technique contraint en particulier les aéronefs à suivre des trajectoires prédéfinies et rigides, non optimales en termes de consommation d'énergie ou d'émission de bruit.
- L'excès d'adaptation des différents systèmes aux spécificités locales, même s'il a permis aux opérateurs de répondre à la pression du trafic, fragilise l'ensemble du système, en rendant l'interopérabilité tant technique qu'opérationnelle plus difficile.
- Il existe de fortes disparités entre les niveaux d'équipements et les performances actuelles des différents pays de l'Union en matière de contrôle aérien, ce qui nuit à sa performance d'ensemble.

Les évolutions tendanciennes du secteur ne vont pas nécessairement dans le bon sens :

- L'évolution du coût du système de contrôle européen (environ 7 milliards € annuels aujourd'hui) est pour l'heure globalement proportionnelle à l'accroissement du trafic. Ainsi, en l'absence de démarche volontariste et en suivant un scénario simplement tendanciel, le contrôle de trafic aérien coûtera en 2020 entre 14 milliards € et 18 milliards € par an.
- Si, au niveau mondial, la sécurité du transport aérien a progressivement atteint un niveau très élevé, l'analyse des données de sécurité en Europe montre en revanche qu'au cours des cinq dernières années trois accidents majeurs ont eu lieu en lien direct avec des insuffisances du contrôle aérien⁶. L'analyse des tendances en matière d'incidents de la circulation aérienne demeure par ailleurs préoccupante. Même si la Communauté a adopté une démarche proactive, notamment avec la

⁶ Paris-Roissy en 2000, Milan Linate en 2001, Überlingen en 2002. On compte par ailleurs en moyenne 9 accidents par an avec une contribution indirecte du CTA.

création de l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne, dont le rôle doit évoluer pour devenir central à l'ensemble des problématiques de sécurité aérienne, il est à craindre qu'avec une densification importante du trafic, une obsolescence accrue des équipements, le risque d'accident aérien atteigne un niveau tout à fait inacceptable pour les citoyens européens.

- L'évolution non coordonnée des systèmes que l'on observe à l'heure actuelle engendre des surcoûts et retards importants dans la mise en œuvre des nouveaux équipements, pénalisant doublement les usagers en termes de coûts et de performance, mais aussi les contrôleurs qui se voient doter d'outils peu évolutifs et non performants⁷.

3. LE PROJET SESAR

3.1. SESAR : le contrôle aérien de nouvelle génération

La croissance du trafic aérien met l'Europe face à la nécessité impérieuse de moderniser l'infrastructure de contrôle aérien. Par l'amélioration radicale de la gestion du trafic aérien, SESAR permettra de faire face aux limites de l'espace aérien et au manque aigu de capacité aéroportuaire grâce à l'utilisation optimale des infrastructures existantes.

SESAR est le volet technologique du Ciel Unique européen : il permet à l'infrastructure technique et opérationnelle d'accompagner et faciliter la réforme institutionnelle. Il s'appuiera par ailleurs sur les instruments réglementaires et les nouveaux modes de travail permis par le Ciel Unique, ainsi que sur l'expertise d'Eurocontrol, qui garantiront que les avancées technologiques puissent effectivement être mises en œuvre sur le terrain.

Il s'agit de réaliser un véritable saut technologique, par exemple dans les domaines des liaisons de données entre l'avion et le sol, de la navigation par satellite, de la gestion automatisée en temps réel des trajectoires des aéronefs. Il permettra d'utiliser au mieux la formidable évolution des technologies de calcul et de communication, tout en prenant en compte dès les phases de conception des systèmes les contraintes nécessaires de sécurité, de sûreté et de fiabilité.

Les Etats-Unis, qui rencontrent les mêmes difficultés, ont d'ores et déjà lancé le projet de nouvelle génération du système de transport aérien (NGATS : Next Generation Air Transport System). SESAR est la réponse européenne afin de consolider la place de l'Europe dans ce secteur. L'enjeu industriel est de taille, le marché étant mondial.

4. SESAR EST UN GRAND PROJET INDUSTRIEL EUROPÉEN

Le projet SESAR s'inscrit dans la lignée des succès industriels européens comme Ariane, Airbus ou GALILEO. Il fédère les efforts de recherche, catalyse la capacité

⁷

L'exemple le plus flagrant est celui du réseau de télécommunications aéronautiques, qui a été défini et standardisé sur un modèle obsolète avant la technologie internet, et qui n'est toujours pas déployé aujourd'hui.

d'innovation de l'Europe et fera de l'infrastructure européenne de contrôle aérien l'infrastructure la plus moderne et la plus performante au monde.

SESAR permet la mise en commun et la rationalisation du développement des systèmes de contrôle aérien de nouvelle génération, ce qui crée, en amont, des économies d'échelle, mais aussi, en aval, des gains significatifs en termes d'opération et entretien de ces systèmes. Une étude effectuée pour le compte de la Commission, et associant des représentants de l'organe consultatif de branche, fait état **d'une valeur actualisée nette financière de 20 milliards €** pour la réalisation de SESAR.

Une analyse globale, prenant en compte l'impact de SESAR sur l'ensemble du secteur aéronautique européen, montre que le projet permettra de créer plusieurs milliers d'emplois supplémentaires créés dans l'ensemble du secteur aéronautique.

L'avance technologique conférée par SESAR à l'industrie aéronautique européenne la placera en position de force sur les marchés d'exportation. Elle peut par ailleurs permettre aux avions européens de faire la différence face à leurs concurrents étrangers.

L'impact en termes de sécurité de SESAR est fondamental. La fragmentation actuelle des systèmes et procédures opérationnelles et le vieillissement des technologies ne sont pas tenables alors même que la sécurité est l'objectif principal du contrôle aérien. Le recours à des technologies modernes, sûres et fiables et l'uniformisation de l'infrastructure de contrôle aérien apporteront des gains décisifs en termes de sécurité du transport aérien.

L'impact environnemental de SESAR sera lui aussi considérable, notamment par l'exploitation des avancées importantes de GALILEO, qui permettra de proposer des routes aériennes plus directes, et donc meilleures d'un point de vue environnemental. On estime que les gains dans ce domaine pourraient être de 4 à 6% par vol⁸, de réductions d'émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, la plus grande précision et flexibilité offertes par la navigation par satellites et les aides à l'atterrissage et au décollage de nouvelle génération permettront d'optimiser les trajectoires autour des aéroports, afin de mieux prendre en compte les contraintes des riverains. Ces gains sont cependant liés à chaque vol effectué, une augmentation importante du nombre de vols ayant un impact globalement négatif sur l'environnement, que SESAR ne peut entièrement contrecarrer. Il est donc nécessaire d'envisager des mesures complémentaires visant à diminuer l'impact de l'aviation sur l'environnement⁹.

5. LA GOUVERNANCE DE SESAR : UN FACTEUR CLEF DE SUCCÈS

5.1. Eviter l'impasse décisionnelle

Les problèmes rencontrés dans la modernisation de l'infrastructure de transport aérien résultent également de difficultés décisionnelles. Les acteurs du contrôle

⁸ Données Eurocontrol

⁹ La Commission vient notamment d'adopter une Communication sur la réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique (SEC(2005)459 final).

aérien sont de types et de statuts très différents, différences renforcées par les disparités géographiques.

Comme pour GALILEO, faire appel aux mécanismes institutionnels de la Communauté et à une structure souple et originale de gestion permettra d'éliminer les barrières actuelles.

5.2. Le Ciel Unique européen : une solution institutionnelle

La Communauté, avec les instruments réglementaires qu'elle a mis en place dans le cadre du Ciel Unique européen, dispose des mécanismes de prise de décision efficaces qui laissent une large part à la consultation, au travers notamment du comité Ciel Unique, formé des Etats membres, et de l'organe consultatif de branche dans lequel toute l'industrie est partie prenante. Les décisions revêtent ensuite, et c'est leur force, un caractère obligatoire dans le cadre de règlements de mise en œuvre.

5.3. L'entreprise commune SESAR

SESAR fédérera des fonds de recherche et développement vers la création d'une nouvelle génération de systèmes et permettra d'uniformiser le niveau d'équipements dans les différents pays de l'Union, et de déployer une nouvelle infrastructure aéronautique européenne.

Cette politique doit pouvoir se développer dans le cadre d'un partenariat public-privé alliant la capacité institutionnelle d'investissement à long terme à un partage du risque avec l'industrie. Le projet doit pouvoir bénéficier de ressources financières publiques comme privées, dans une logique programmatique et non budgétaire, tout en facilitant une appropriation progressive et irrévocable de l'industrie.

Il est dès lors nécessaire de pouvoir disposer d'une structure souple et réactive, qui bénéficie de la personnalité juridique afin de conclure les contrats nécessaires à la réalisation du système européen de contrôle aérien. Il convient cependant de conserver des liens étroits avec les autorités publiques chargées de la réglementation.

SESAR est avant tout un projet ambitieux de recherche et développement et pourra de ce fait bénéficier de financements communautaires provenant des programmes-cadres de Recherche ainsi que des réseaux transeuropéens qui prévoient d'ailleurs explicitement la possibilité de financer des actions de développement technologique. Dans ce contexte, le traité, article 171, met à la disposition de la Communauté un outil performant, qui a fait ses preuves dans le cadre du projet GALILEO : **l'entreprise commune.**

Une telle entreprise commune s'insère dans la logique de la stratégie de Lisbonne, en permettant d'unifier les ressources publiques et privées autour d'un objectif commun. Elle est par ailleurs suffisamment flexible pour pouvoir gérer elle-même des projets de recherche ou s'interfacer de manière efficace et proactive avec d'autres initiatives, afin de garantir la cohérence de l'ensemble.

Une proposition de règlement, instituant l'entreprise commune et en définissant les statuts, est jointe à cette communication.

L'entreprise commune présente des avantages :

- Garantir l'unicité de gestion d'un budget en provenance de sources très diverses ;
- permettre à la Communauté (Etats Membres et Commission) de garder un contrôle politique sur SESAR ;
- elle est le gage d'une parfaite cohérence entre les actions de la Commission dans le cadre du Ciel Unique européen et les actions requises pour SESAR ;
- assurer la cohérence d'un projet touchant des acteurs très disparates (compagnies aériennes, militaires, industrie, fournisseurs de services,...) ;
- pouvoir bénéficier du support d'Eurocontrol¹⁰, de manière endogène à SESAR ;
- pouvoir associer pleinement l'industrie, notamment au travers d'apports de capitaux privés à caractère transnational ;
- recevoir une contribution des usagers, directement prélevée au titre des projets d'intérêt commun sur les redevances de route ;
- ouvrir la possibilité d'étendre le partenariat de SESAR à des pays tiers.

L'entreprise commune interviendra dans une logique de maîtrise d'ouvrage. Elle s'appuiera dans une large mesure sur des efforts techniques extérieurs, notamment provenant de ses membres. Elle doit être mise sur pied rapidement pour s'approprier le plan de modernisation issu de la phase de définition et préparer le programme de travail en résultant.

6. SESAR EST UN PROJET PAR ÉTAPES

Compte tenu des différences entre les systèmes de contrôle en Europe et de la diversité de la flotte aérienne en service, il faut s'attacher à mettre en place une transition qui garantisse la continuité et la qualité des services offerts aux utilisateurs de l'espace aérien européen.

Aussi SESAR est-il défini en plusieurs étapes de façon à donner de la flexibilité dans la mise en œuvre des évolutions et à minimiser les risques transitoires.

6.1. La phase de définition (2005-2007)

La phase de définition permet avant tout de réaliser le plan de modernisation de la gestion du trafic aérien en Europe. Elle définit les différentes étapes technologiques à franchir, les priorités de modernisation, et les calendriers de mise en œuvre opérationnelle.

Cette phase de définition, co-financée avec Eurocontrol, représente un montant de 60 millions €, dont la moitié est fournie par la Communauté au titre des réseaux transeuropéens de transport. Elle est actuellement en cours de lancement et s'achèvera fin 2007. Elle représente l'effort pendant deux années d'une équipe de près de 200 personnes, et à laquelle l'ensemble de l'industrie participe, ce qui démontre le fort sentiment d'appropriation et d'implication que les acteurs du domaine ont vis-à-vis de SESAR.

¹⁰ En particulier de l'application de la stratégie ATM2000+

6.2. La phase de mise en œuvre (2008-2020)

La phase de **définition** est suivie d'une **phase de mise en œuvre**, qui s'articule en deux étapes successives :

- **Le développement (2008-2013)**

Cette étape permettra d'une part de développer les technologies de base qui seront la fondation de la nouvelle génération de systèmes. Elle permettra par ailleurs de réaliser des avancées fonctionnelles majeures, en particulier sur l'évolution de l'assistance au contrôle et du partage de certaines tâches entre le sol et le bord afin de libérer le contrôleur de tâches pouvant être accomplies par le pilote dans certaines phases de vol (par exemple en phases d'approche).

- **Le déploiement (2014-2020)**

Il s'agit de la phase d'installation à large échelle des nouveaux systèmes et la mise en œuvre généralisée des fonctionnalités qui y sont associées. Le système de gestion du trafic aérien issu de cette dernière étape correspond à la nouvelle génération du contrôle. Ce nouveau système triplera sa capacité par rapport à la situation actuelle avec un degré de sécurité augmenté d'un facteur minimum de 10, et un coût unitaire d'opération très inférieur au coût actuel.

L'entreprise commune doit être mise sur pied rapidement, même avant la fin de la phase de définition, afin qu'elle puisse reprendre le plan de modernisation en cours d'élaboration et qu'elle prépare le programme de travail en résultant. Elle pourra ainsi bénéficier de la dynamique de la phase de définition et la prolongera dans la mise en œuvre effective des recommandations de l'industrie.

6.3. Acteurs et financement

Le tableau suivant donne les différentes échéances financières du projet, et identifie les acteurs qui seront en charge de l'exécution de ces financements.

L'analyse financière de la Commission montre que le besoin de financement pour les phases de fondation, de déploiement et de consolidation du projet serait d'environ **300 millions € par an** :

Phase	Années	Financement	Acteurs
Définition	2005-2007	60 millions € Eurocontrol (30 m€) Communauté (30 m€)	Eurocontrol
Développement	2008-2013	300 millions € par an: Communauté (100 m€) Eurocontrol (100 m€) Industrie et autres (100 m€)	Entreprise Commune
Déploiement	2014-2020	Industrie	Industrie

Les montants mentionnés sont, mis à part pour la phase de définition, indicatifs. Ils seront précisés dans le courant de cette première phase en cours de réalisation et

donneront lieu à une communication spécifique de la Commission sur le sujet dans le courant de l'année 2006.

En particulier, il faut noter qu'à la fin de la phase de développement en 2013, le financement et le contrôle de l'ensemble du projet SESAR reviendra à l'industrie. Au terme de cette phase, et sur base des progrès accomplis dans la réalisation de ses objectifs, l'entreprise commune sera amenée à se métamorphoser en un organe à caractère principalement privé (par exemple sous forme d'une société de droit européen) qui assurera le développement du projet selon les ambitions initiales tout en veillant à éviter des conflits d'intérêts. Cette structure devra néanmoins permettre aux pouvoirs publics de conserver une participation dans le projet, notamment au titre de propriétaire des actifs matériels et immatériels financés sur fonds publics. Une telle participation facilitera également la supervision des travaux, notamment pour des tâches relatives à la coopération internationale et aux procédures de normalisation.

Le budget proviendrait des sources suivantes :

- **la Communauté européenne** à travers les programmes-cadres de recherche et développement¹¹, et les réseaux trans-européens. Au-delà de la phase de définition, la participation financière de la Communauté est strictement limitée à la durée des nouvelles perspectives financières 2007-2013¹² ;
- les ressources de **l'industrie** ;
- le budget d'**Eurocontrol** ;
- le budget issu des **redevances de route**, prélevé selon les termes de l'article 15, paragraphe 1, du règlement sur la fourniture de services pris dans le cadre du Ciel Unique ;
- les contributions **d'autres nouveaux membres** de l'entreprise commune, y compris les pays tiers.

7. CONCLUSION

L'étude d'impact menée sur le projet de modernisation de l'infrastructure européenne de contrôle aérien, complétée par les discussions menées avec les acteurs du domaine, notamment la consultation des Etats membres dans le cadre du comité « ciel unique », les partenaires sociaux et l'industrie, ont montré que la seule solution en Europe pour développer la nouvelle génération de systèmes de contrôle aérien est de fédérer les énergies autour d'un grand projet industriel.

La phase de définition de SESAR, d'ores et déjà lancée, voit un degré d'engagement et d'appropriation d'ampleur sans précédent dans le monde du transport aérien. C'est aussi le signe du degré d'urgence dans lequel la communauté aéronautique se trouve, et combien les gains escomptés de SESAR sont importants.

¹¹ La Commission tiendra à ce titre le conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe (ACARE) informé des programmes de l'entreprise commune

¹² Une éventuelle modification des montants annuels à charge du budget communautaire devra être approuvée lors des discussions relatives à la procédure budgétaire de l'année concernée et rester en deçà des plafonds qui seront approuvés pour les "projets d'intérêt commun" lors des décisions qui seront prises sur la proposition COM(2004) 475 final"

SESAR sera un vrai progrès en termes d'efficacité, par la mise à disposition de technologies permettant d'utiliser au mieux les capacités des machines et des hommes. SESAR engendrera de plus en plus d'économies d'échelle substantielles, par la rationalisation des projets de développement ainsi que par l'uniformisation et l'interopérabilité poussées des systèmes mis en place.

SESAR permettra également d'augmenter l'efficacité environnementale de chaque vol, en réduisant la congestion, coûteuse en termes de pollution, ainsi qu'en optimisant les trajectoires des aéronefs en fonction des contraintes environnementales.

SESAR permettra enfin d'augmenter fortement la sécurité du transport aérien, aujourd'hui contrainte par le vieillissement des technologies et le manque d'homogénéité du contrôle aérien en Europe. C'est sans doute sur cet aspect qu'un tel projet apportera le plus pour l'ensemble de la société européenne, en particulier pour les citoyens qui placent la sécurité au cœur de leurs aspirations.

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1.1. Motivations et objectifs de la proposition

Les projections d'évolution du trafic aérien en Europe montrent qu'il devrait plus que doubler dans les 20 prochaines années, voire tripler dans certaines régions, notamment d'Europe centrale.

Développer l'infrastructure de transport aérien devient dès lors une priorité pour la croissance européenne. Cette dernière repose par ailleurs sur la conduite de grands projets industriels à forte valeur technologique, à l'instar de GALILEO (radionavigation par satellite) ou d'ITER (fusion nucléaire).

SESAR s'inscrit dans ce cadre. Ce projet vise la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien. L'enjeu est de développer les technologies, modes d'organisation et composants industriels capables d'assurer la sécurité et la fluidité du transport aérien dans les 20 prochaines années en Europe et dans le monde.

L'objet de la proposition est de créer une entreprise commune SESAR qui garantira la cohérence et la cohésion du projet, tout en favorisant le partenariat entre la Communauté et d'autres institutions et organismes, publics ou privés.

1.2. Contexte général

Du fait de leur obsolescence et de leurs spécificités locales excessives, les systèmes actuels de contrôle de trafic aérien sont peu adaptés pour servir une évolution rapide, économique et fiable de l'aviation en Europe, alors que, dans le même temps, les besoins dans ce secteur sont en pleine mutation :

- Le passager souhaite un transport efficace, abordable et d'une grande sécurité,
- Le respect de l'environnement devient une contrainte majeure pour le développement harmonieux de la mobilité,
- Le 11 septembre 2001 a montré que l'avion peut devenir une menace pour la sûreté de la population.

Les évolutions nécessaires pour prendre en compte cette nouvelle approche du transport aérien ne peuvent pas reposer sur les bases du système actuel :

- Les technologies, dont certaines datent de plusieurs dizaines d'années, arrivent à la limite de leur capacité à évoluer, notamment pour tirer plein profit d'avancées dans le domaine des télécommunications, ou de la navigation par satellite.
- Ce manque d'évolutivité technique contraint en particulier les aéronefs à suivre des trajectoires prédéfinies et rigides, non optimales en termes de consommation d'énergie ou d'émission de bruit.

- L'excès d'adaptation des différents systèmes aux spécificités locales, même s'il a permis aux opérateurs de répondre à la pression du trafic, fragilise l'ensemble du système, en rendant l'interopérabilité tant technique qu'opérationnelle plus difficile. Cela pose de plus la question de la capacité globale du système à évoluer vers des fonctionnalités nouvelles.
- Il existe de fortes disparités entre les niveaux d'équipements et les performances actuelles des différents pays de l'Union en matière de contrôle aérien, ce qui nuit à sa performance d'ensemble.

Les évolutions tendanciennes du secteur ne vont pas nécessairement dans le bon sens :

- L'évolution du coût du système de contrôle européen (environ 7 milliards € annuels aujourd'hui) est pour l'heure globalement proportionnelle à l'accroissement du trafic. Ainsi, en l'absence de démarche volontariste et en suivant un scénario simplement tendanciel, le contrôle de trafic aérien coûtera en 2020 entre 14 milliards € et 18 milliards € par an.
- Si, au niveau mondial, la sécurité du transport aérien a progressivement atteint un niveau très élevé, l'analyse des données de sécurité en Europe montre en revanche qu'au cours des cinq dernières années trois accidents majeurs ont eu lieu en lien direct avec des insuffisances du contrôle aérien. L'analyse des tendances en matière d'incidents de la circulation aérienne demeure par ailleurs préoccupante. Même si la Communauté a adopté une démarche proactive, notamment avec la création de l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne, dont le rôle doit évoluer pour devenir central à l'ensemble des problématiques de sécurité aérienne, il est à craindre qu'avec une densification importante du trafic, le risque d'accident aérien atteigne un niveau tout à fait inacceptable pour les citoyens européens.

L'évolution non coordonnée des systèmes que l'on observe à l'heure actuelle engendre des surcoûts et retards importants dans la mise en œuvre des nouveaux équipements, pénalisant doublement les usagers en termes de coûts et de performance, mais aussi les contrôleurs qui se voient doter d'outils peu évolutifs et non performants

1.2.1. Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

Il n'y a pas de disposition en vigueur dans le domaine de la proposition.

1.2.2. Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

Le Ciel Unique européen adopté en mars 2004 et dont la phase de mise en œuvre est déjà bien avancée, réforme en profondeur l'organisation des services de navigation aérienne. Il définit une organisation claire des rôles et des responsabilités entre autorités de surveillance et prestataires de service et établit des blocs d'espace aérien transfrontaliers. Avec ces blocs, c'est non plus en fonction des frontières que sont définies les routes et les structures d'espace, mais en fonction de la réalité opérationnelle du trafic. SESAR est le volet technologique du Ciel Unique européen.

La proposition s'inscrit de plus en application de la Stratégie de Lisbonne, en fédérant et catalysant l'effort de recherche et d'innovation technologique européenne, afin d'alimenter la croissance et la création d'emplois en Europe.

SESAR est enfin un des "projets d'intérêt commun" d'infrastructure identifiés par le Conseil européen: Résolutions du Conseil du 24.10.1994 (94/C 309/02), du 17.11.1995 (95/C 317/01) et du 19.07.1999 (1999/C 222/01). Décision du Parlement et du Conseil 1692/96/EC du 23.07.1996. Proposition de la Commission COM (2004) 475 du 14.07.2004.

2. CONSULTATION DES PARTIES INTÉRESSÉES ET ANALYSE D'IMPACT

2.1. Consultation des parties intéressées

2.1.1. Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

L'organe consultatif de branche, institué par le Règlement cadre du ciel unique européen (Règlement (CE) n 549/2004), et formé des représentants de toute l'industrie de l'aviation civile (y compris les partenaires sociaux), a créé un sous-groupe spécifique, chargé d'intervenir sur l'étude d'impact économique et l'analyse des différents modes de gouvernance possibles pour SESAR.

Les résultats de cette étude ont par ailleurs fait l'objet d'une présentation conjointe aux membres de l'organe consultatif de branche, et au comité ciel unique, formé des représentants des Etats de l'Union.

2.1.2. Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

L'implication continue des acteurs dans l'analyse d'impact économique et de gouvernance a permis de valider les hypothèses de calcul et de recueillir les commentaires et suggestions au fil de l'eau.

De plus, la Commission a pris en compte les remarques faites lors de la présentation finale de l'étude dans l'élaboration de sa proposition.

2.2. Obtention et utilisation d'expertise

Le recours à une expertise externe, autre que dans le cadre de l'étude d'impact économique et de mode de gouvernance, n'a pas été nécessaire.

2.3. Analyse d'impact

L'option "ne rien faire" correspond à une situation dans laquelle les activités de recherche, développement et mise en œuvre des nouveaux équipements de contrôle aérien continuent à être entreprises de manière éparse et fragmentée en Europe. Le rôle de la Commission se limite à la fixation de standards d'interopérabilité des systèmes, dont l'existence n'insufflera pas de dynamique d'innovation: les standards interviennent de facto afin de pérenniser l'innovation plutôt que pour l'accélérer. Dans ce scénario, un fort degré de fragmentation continuera d'exister au sein de l'infrastructure européenne de contrôle aérien et le manque de consolidation de la

recherche risque de ne pas générer suffisamment d'innovation technologique nécessaire pour le renouvellement des systèmes. De plus, les processus de prise de décision continueront à être inefficaces, du fait du divorce entre l'action technologique et le support réglementaire à la mise en œuvre. Cette option devrait donc conduire à une situation dans laquelle l'infrastructure de contrôle aérien n'est pas capable d'accueillir la croissance souhaitée du trafic, et résultera dans de mauvaises performances tant opérationnelles que financières. Le coût de la congestion a été estimé à 20 milliards €, le risque en termes de sécurité est réel, le système de contrôle fonctionnant à son seuil de saturation, et utilisant des équipements obsolètes.

Une deuxième option a été analysée, visant à mettre en place un organisme central européen, qui se substituerait aux organismes nationaux et locaux, dont l'unique responsabilité serait de mettre en service opérationnel les produits développés par l'organe central. Cette option a cependant vu une opposition importante de l'ensemble des acteurs consultés.

Ainsi, les fournisseurs de services de navigation aérienne considèrent que, dans un domaine qui devient de plus en plus concurrentiel notamment du fait du Ciel Unique, les équipements forment une composante essentielle de leur outil de production et il est donc important d'en garder un minimum de contrôle stratégique. Les partenaires sociaux, tout en reconnaissant que l'uniformisation "par le haut" était souhaitable, ont avancé que la transition entre le patchwork actuel d'équipements locaux et une telle situation, demandait une composante locale ou régionale, au moins dans un premier temps. Les opérateurs aériens, bien que souhaitant un système uniforme en Europe, ont reconnu l'intérêt d'une transition graduelle. Les Etats membres ont souhaité qu'un certain niveau de compétition puisse être conservé en Europe, et que la transition devait être organisée en prenant en compte les contraintes locales.

L'option envisagée, de créer une entreprise commune qui gère le projet SESAR, est un moyen terme entre les deux options précédentes, centralisant ce qui a intérêt à être centralisé, tout en laissant suffisamment de flexibilité de mise en œuvre et d'adaptation locale. La forme de l'entreprise commune, qui prévoit une participation importante de l'industrie, permet de plus d'allier la capacité d'investissement institutionnel à long terme à un partage du risque avec l'industrie. Cette option apparaît de plus comme extrêmement positive d'un point de vue économique par rapport à l'option "ne rien faire", puisque l'analyse financière fait état d'une valeur actualisée nette comparée de quelques 20 milliards€ Cette option permet de plus de mettre en place un système performant, à la pointe de la technologie, qui augmentera l'efficacité environnementale de chaque vol, tout en en maximisant la sécurité. De plus, la rationalisation du programme de recherche et développement, le partenariat entre puissance publique et entreprises privées envisagé au travers de l'entreprise commune permettront à l'industrie européenne d'atteindre un fort degré de compétitivité sur le marché de la vente d'équipements ou d'aéronefs.

3. ELÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

3.1. Résumé des mesures proposées

La proposition consiste en un règlement du Conseil pour la constitution d'une entreprise commune SESAR.

3.2. Base juridique

La base juridique de la proposition est l'article 171 du traité instituant la Communauté européenne.

3.3. Principe de subsidiarité

Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne touche pas à un domaine relevant de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par l'action des Etats membres pour les raisons suivantes :

- Le Ciel Unique européen est supranational par essence. Il établit en particulier la formation de blocs fonctionnels d'espace transfrontaliers. Avec ces blocs, c'est non plus en fonction des frontières nationales que sont définies les routes et structures d'espace, mais en fonction de la réalité des flux de trafic. Les nouveaux systèmes de contrôle aérien, destinés en particulier à équiper ces blocs fonctionnels d'espace, ne peuvent donc pas être limités à une dimension nationale. De plus, les nouvelles technologies mises en œuvre nécessiteront un équipement des aéronefs, pour lequel se cantonner à un choix technologique purement national a peu de sens. Enfin, les disparités d'équipement et de performance des systèmes de contrôle aérien des Etats membres sont telles qu'un effort d'homogénéisation à l'échelle européenne est nécessaire: la performance d'ensemble de l'infrastructure européenne de contrôle, notamment en termes de sécurité, dépend avant tout de celle de ses maillons les plus "faibles".
- Les États membres ont adopté une déclaration sur les questions militaires liées au ciel unique européen¹³ par laquelle une coopération étroite, dans un cadre européen, entre les utilisateurs civils et militaires sur toutes les questions ayant trait à la gestion du trafic aérien est nécessaire.
- L'industrie européenne d'équipements de contrôle aérien travaille sur un marché de "niche", dans lequel il n'y a pratiquement pas de lignes de produits sur étagère, étant donné que chaque système de contrôle installé est spécifique aux contraintes locales. Ceci génère donc un coût unitaire de production élevé, et influe sur la capacité d'investissement de l'industrie dans l'innovation technologique, ce qui est une faiblesse par rapport à la concurrence américaine qui bénéficie, elle, d'un marché unique et de taille importante aux Etats-Unis.

La mise en commun des efforts de recherche et de développement au niveau de l'Union est donc nécessaire, compte tenu d'une part de la nature transnationale des

¹³ JO L 96 du 31.3.2004, p. 9.

équipements et technologies à développer, et d'autre part de la nécessité d'atteindre une masse suffisante de ressources pour permettre l'innovation.

Les objectifs de la proposition peuvent mieux être réalisés par une action de la Communauté pour les raisons suivantes :

- Les efforts de recherche et développement doivent être conduits à l'échelle européenne. La mise en œuvre effective des innovations technologiques doit être synchronisée au sein de l'Union, afin de garantir une homogénéité de la qualité et de la sécurité du service de contrôle aérien au sein de l'espace européen. Cette synchronisation ne pourra s'effectuer qu'en utilisant les outils réglementaires de la Communauté, provenant du Ciel Unique.

De plus, le partenariat public privé, nécessaire pour maximiser les synergies nécessaires à la conduite de l'innovation, ainsi que la participation de pays tiers, ne peuvent se concevoir autrement qu'à l'échelle européenne.

L'intervention communautaire permettra la rationalisation des programmes de développement, une interopérabilité importante des systèmes mis en place qui résulteront dans des économies d'échelle substantielles. L'uniformisation des systèmes en Europe, le remplacement de technologies obsolètes, conduiront de plus à une amélioration significative du niveau de sécurité du contrôle aérien européen.

L'analyse économique montre que SESAR contribuera substantiellement à la croissance européenne et à la création de nouveaux emplois en Europe, grâce à l'augmentation de la performance des activités de transport aérien et un renforcement de la compétitivité du secteur aéronautique européen.

L'option choisie pour faire cette proposition est une combinaison de mise en commun, à l'échelle de l'Union, de ce qui doit l'être (programmes de recherche, planification), de ce qui revêt un fort intérêt à l'être (développement de composants communs), tout en laissant une flexibilité locale de mise en œuvre.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

3.4. Principe de proportionnalité

La proposition est conforme au principe de proportionnalité pour les raisons suivantes.

SESAR coordonne et fédère les activités de recherche et développement dans le domaine du contrôle aérien en Europe; l'unicité de gestion de ce projet est nécessaire, afin d'en garantir la cohérence. La forme de l'entreprise commune a semblé à l'ensemble des acteurs comme l'organisation la plus simple pour la gestion de SESAR, car elle permet l'association de la puissance publique (Communauté, Eurocontrol), au secteur privé. Elle permet par ailleurs d'associer à SESAR des pays tiers, qui auraient conclu avec la Communauté européenne au moins un accord dans le domaine du transport aérien. L'entreprise commune interviendra dans une logique de maîtrise d'ouvrage. Elle devra cependant pouvoir être dotée de compétences techniques suffisantes qui lui permettent de garantir le bien-fondé des décisions

qu'elle sera amenée à prendre. Elle s'appuiera dans une large mesure sur des efforts techniques extérieurs, notamment provenant de ses membres.

La charge financière globale nécessaire pour SESAR a été évaluée à 300 millions € par an. Ce montant doit cependant être mis en perspective des 200 millions € actuellement dépensés en Europe pour la recherche uniquement, ou les 1 milliard € d'investissement annuel à l'échelle européenne dans le domaine du contrôle aérien. SESAR rationalisera ces dépenses en les coordonnant et en évitant la duplication d'efforts.

3.5. Choix des instruments

Instrument(s) proposé(s): règlement.

D'autres instruments n'auraient pas été adéquats pour les raisons suivantes :

- La création d'une entreprise à laquelle participe la Communauté nécessite un règlement du Conseil.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

L'évaluation budgétaire préliminaire, qui doit cependant être raffinée par la phase de définition qui est en cours, fait état d'une dépense communautaire de 3 millions € en 2007, et de 100 millions € par an entre 2008 et 2013.

5. INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE

5.1. Simulation, phase-pilote et période transitoire

La proposition fait l'objet d'une phase de définition, d'ores et déjà lancée.

5.2. Réexamen / révision / clause de suppression automatique

La proposition comprend une clause de réexamen.

La proposition comprend une clause de suppression automatique de tout ou partie de l'acte législatif, lorsque des conditions préétablies sont remplies.

Proposition de

RÈGLEMENT DU CONSEIL

relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 171,

vu la proposition de la Commission¹⁴,

vu l'avis du Parlement européen¹⁵,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹⁶,

considérant ce qui suit:

- (1) Pour la réalisation du ciel unique européen, le Parlement européen et le Conseil ont adopté le 10 mars 2004 le règlement (CE) n° 549/2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ("règlement cadre")¹⁷, le règlement (CE) n° 550/2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ("règlement sur la fourniture de services")¹⁸, le règlement (CE) n° 551/2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen (« règlement sur l'espace aérien »)¹⁹ et le règlement (CE) n° 552/2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien (« règlement sur l'interopérabilité »)²⁰.
- (2) Le projet de modernisation de la gestion du trafic aérien en Europe ci-après dénommé « projet SESAR », est le volet technologique du ciel unique européen. Il vise à doter la Communauté d'une infrastructure de contrôle performante qui permettra un développement du transport aérien sûr et respectueux de l'environnement, en bénéficiant pleinement des avancées technologiques attachées à des programmes tels que GALILEO.

¹⁴ JO C [...] du [...], p. [...].

¹⁵ JO C [...] du [...], p. [...].

¹⁶ JO C [...] du [...], p. [...].

¹⁷ JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

¹⁸ JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.

¹⁹ JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

²⁰ JO L 96 du 31.3.2004, p. 26.

- (3) Le projet SESAR a pour vocation de fédérer et coordonner des activités qui étaient précédemment entreprises de manière éparse et non synchronisée dans la Communauté.
- (4) La première phase du projet SESAR, dite phase de « définition », visant à définir les différentes étapes technologiques à franchir, les priorités dans les programmes de modernisation et les plannings de mise en œuvre opérationnelle, est en cours. Elle est co-financée par la Communauté au titre des réseaux trans-européens et par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol).
- (5) Cette phase de définition est effectuée sous la responsabilité d'Eurocontrol par un consortium d'entreprises choisi après appel d'offre public. Elle se terminera en 2007 et aboutira à un plan de modernisation de la gestion du trafic aérien dans la Communauté.
- (6) La phase de définition sera suivie d'une phase de mise en œuvre du plan de modernisation de la gestion du trafic aérien dans la Communauté, qui s'articule en deux étapes successives : le développement (2008-2013) et le déploiement (2014-2020).
- (7) Conformément à l'article 15, paragraphe 3 du règlement (CE) n° 550/2004, les redevances de route peuvent fournir des recettes pour financer des projets destinés à soutenir des catégories spécifiques d'usagers de l'espace aérien et/ou de prestataires de services de navigation aérienne afin d'améliorer les infrastructures collectives de navigation aérienne, la fourniture des services de navigation aérienne et l'utilisation de l'espace aérien.
- (8) Conformément aux orientations adoptées par le Conseil Compétitivité du 7 juin 2005²¹ concernant l'élaboration du futur programme spatial européen, l'Union européenne sera chargée de garantir la disponibilité et la continuité des services opérationnels d'appui à ses politiques, et elle contribuera à la mise en place, au déploiement et au fonctionnement d'une infrastructure spatiale européenne en ce concentrant sur des applications spatiales visant à contribuer à la réalisation de ses politiques.
- (9) En évitant la duplication des activités de recherche et développement, le projet SESAR n'engendrera pas une augmentation du volume global de la contribution des usagers aériens aux efforts de recherche et développement.
- (10) Suite à l'adhésion de la Communauté européenne à Eurocontrol, la Commission et Eurocontrol ont signé un accord cadre de coopération pour la mise en œuvre du Ciel unique européen et dans les activités de recherche et développement dans le secteur du contrôle du trafic aérien.
- (11) Les contributions des pouvoirs publics pour la phase de mise en œuvre du projet SESAR devraient être complétées par des contributions du secteur privé.
- (12) Compte tenu du nombre d'acteurs qui devront intervenir dans ce processus, ainsi que des moyens financiers et de l'expertise technique nécessaires, il est impératif de

²¹ 9440/05 RECH 120 COMPET 111

constituer une entité juridique capable d'assurer une gestion coordonnée des fonds affectés au projet SESAR pendant sa phase de mise en œuvre.

- (13) Cette entité, chargée de la gestion d'un projet public de recherche d'intérêt européen, doit être considérée comme un organisme international visé à l'article 15, point 10, deuxième tiret, de la sixième directive 77/388/CEE du Conseil du 17 mai 1977 en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires – Système commun de taxe sur la valeur ajoutée: assiette uniforme²², et à l'article 23, paragraphe 1, deuxième tiret, de la directive 92/12/CEE du Conseil du 25 février 1992 relative au régime général, à la détention, à la circulation et aux contrôles des produits soumis à accise²³.
- (14) Il convient de même que cette entité bénéficie d'une exemption fiscale de la part des états membres en ce qui concerne les impositions et taxes autres que la TVA et les droits d'accises, et que les salaires versés à son personnel soient exemptés de toute imposition nationale sur le revenu.
- (15) SESAR est un projet de recherche et de développement qui justifie le financement au titre des programmes-cadres communautaires de recherche et de développement. Il est donc nécessaire de créer une entreprise commune, au titre de l'article 171 du traité, afin de permettre d'accomplir des progrès considérables dans le développement des technologies relatives aux systèmes de contrôle aérien pour ce qui concerne la phase de développement (2008-2013).
- (16) L'article 4, point g), de la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport²⁴, prévoit la possibilité de financer des actions de recherche et de développement.
- (17) L'entreprise commune doit avoir pour principale tâche d'organiser et de coordonner le projet SESAR par l'association de fonds publics et privés en s'appuyant sur des ressources techniques externes, notamment provenant des ses membres et en particulier sur l'expérience d'Eurocontrol.
- (18) Afin notamment de faciliter la communication avec les membres fondateurs, il convient de fixer le siège de l'entreprise commune à Bruxelles.
- (19) Les redevances de route étant entièrement à la charge des usagers de l'espace aérien, ces derniers contribuent financièrement aux efforts de recherche et développement dans le secteur de la gestion du trafic aérien. De ce fait, il convient de leur attribuer une représentation appropriée au sein de l'entreprise commune.
- (20) Il convient de déterminer les modalités de l'organisation et du fonctionnement de l'entreprise commune, en établissant les statuts de l'entreprise commune.

²² JO L 145 du 13.6.1977, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/66/CE (JO L 168 du 1.5.2004, p. 35).

²³ JO L 76 du 23.3.1992, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2000/106/CE (JO L 359 du 4.12.2004, p. 30).

²⁴ JO L 228 du 9.9.1996, p. 1. Décision modifiée par la Décision n° 884/2004/CE (JO L 167 du 30.04.2004, p. 1).

- (21) La Commission est assistée par le comité ciel unique institué par l'article 5 du règlement (CE) n° 549/2004;
- (22) Il convient de mettre en place l'entreprise commune avant la fin de la phase de définition, afin qu'elle puisse suivre les travaux de la phase de définition et de préparer la phase de développement afin d'assurer une mise en œuvre rapide du plan de modernisation de la gestion du trafic aérien en Europe.

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier
Constitution d'une entreprise commune

1. Pour l'exécution des activités de développement de la phase de mise en œuvre du projet pour la modernisation de la gestion du trafic aérien en Europe, ci-après dénommé « projet SESAR », il est constitué une entreprise commune, dénommée « entreprise commune SESAR », pour une période allant jusqu'au 31 décembre 2013.
2. L'entreprise commune a pour objet d'assurer la modernisation du système de gestion du trafic aérien européen en fédérant les efforts de recherche et de développement dans la Communauté. Elle est responsable notamment de l'exécution des tâches suivantes :
 - organiser et coordonner la mise en œuvre du projet SESAR, conformément au plan de modernisation de la gestion du trafic aérien en Europe, ci après dénommé « plan », établi par l'agence de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) par la mise en commun de fonds publics et privés ;
 - la mise à jour du « plan » et la vérification de son exécution ;
 - organiser le travail technique de recherche et développement, de validation et d'étude, à réaliser sous son autorité ;
 - assurer la supervision des activités pour le développement de produits communs dûment identifiés dans le « plan » et - le cas échéant - de lancer des appels offres spécifiques;
3. Le siège de l'entreprise commune est situé à Bruxelles.

Article 2
Statut juridique

1. L'entreprise commune a la personnalité juridique. Dans tout État membre, elle possède la capacité juridique la plus large reconnue aux personnes morales par la législation dudit État membre. Elle peut notamment acquérir et aliéner des biens mobiliers et immobiliers et ester en justice.

2. L'entreprise commune est reconnue comme un organisme international visé à l'article 15, point 10, deuxième tiret, de la directive 77/388/CEE, et à l'article 23, paragraphe 1, deuxième tiret, de la directive 92/12/CEE.
3. L'entreprise commune bénéficie d'une exemption de la part des États membres pour les impositions autres que la TVA et les droits d'accise. Elle est notamment exemptée du paiement de droits d'enregistrement et de l'imposition sur les sociétés ou taxes assimilées. Les salaires versés au personnel de l'entreprise commune sont exemptés de toute imposition nationale sur le revenu.

Article 3
Statuts de l'entreprise commune

1. Les statuts de l'entreprise commune figurant à l'annexe sont adoptés.
2. Les statuts peuvent être modifiés conformément à la procédure visée à l'article 5 paragraphe 2, notamment pour ce qui concerne les articles 3, 4, 5, 6, et 8 des statuts.

Article 4
Sources de financement

1. Le financement de l'entreprise commune provient :
 - a) des contributions de ses membres conformément à l'article premier de ses statuts et
 - b) d'un prélèvement éventuel sur les redevances de navigation aérienne au sens de l'article 15, paragraphe 3, point e), deuxième tiret, du règlement (CE) n° 550/2004. La Commission définit, conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 4 du règlement (CE) n° 550/2004 les modalités de perception et d'utilisation de ce prélèvement.
2. La contribution de la Communauté provient notamment du budget des programmes cadres de recherche et développement et des réseaux transeuropéens.
3. L'ensemble des contributions financières communautaires à l'entreprise commune cesseront à échéance de la période mentionnée à l'article premier.

Article 5
Comité

1. Le comité du ciel unique institué par l'article 5 du règlement (CE) n° 549/2004, ci-après dénommé « comité », est informé régulièrement du déroulement des travaux de l'entreprise commune. A cette fin, la Commission inscrit à l'ordre du jour des réunions du comité un point sur le projet SESAR.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent. La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.

Article 6
Évaluation

Tous les trois ans à partir du commencement des activités de l'entreprise commune et à échéance de la durée de l'entreprise commune, la Commission réalise des évaluations sur la mise en oeuvre du présent règlement, des résultats obtenus par l'entreprise commune et de ses méthodes de travail.

Article 7
Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le Président

ANNEXE

Statuts de l'Entreprise Commune

Article premier

Membres

1. Sont membres fondateurs de l'entreprise commune:
 - la Communauté européenne, représentée par la Commission européenne (ci-après dénommée « La Commission ») ;
 - l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol), représentée par son Agence (ci-après dénommée « Eurocontrol »).
2. Peuvent devenir membres de l'entreprise commune :
 - la Banque européenne d'investissement ;
 - les pays tiers, notamment ceux qui ont conclu avec la Communauté européenne au moins un accord dans le domaine du transport aérien ;
 - toute autre entreprise ou organisme public ou privé.
3. Toute demande d'adhésion au titre du paragraphe 2 est adressée au directeur exécutif, qui la transmet au conseil d'administration.

Le conseil d'administration décide s'il y a lieu d'accueillir ou de rejeter la demande. En cas de décision positive, le directeur exécutif négocie les conditions d'adhésion et les soumet au conseil d'administration. Ces conditions peuvent comprendre notamment des dispositions relatives aux contributions financières et à la représentation au sein du conseil d'administration.
4. La qualité de membre de l'entreprise commune ne peut être cédée à un tiers sauf accord préalable et unanime du conseil d'administration.

Article 2

Organes de l'entreprise commune

Les organes de l'entreprise commune sont le conseil d'administration et le directeur exécutif.

Article 3

Composition du conseil d'administration

1. Le conseil d'administration est composé :
 - a) d'un représentant de chacun des membres de l'entreprise commune ;
 - b) d'un représentant des usagers aériens ;

- c) d'un représentant des fournisseurs des services de navigation ;
 - d) d'un représentant des équipementiers ;
 - e) d'un représentant des aéroports ;
 - f) d'un représentant des organismes de représentation du personnel du secteur de la gestion du trafic aérien ;
2. Les représentants visés au paragraphe 1, points b), c), d), e) et f), sont désignés par l'Organe consultatif de branche, institué en vertu de l'article 6 du règlement (CE) n° 549/2004.

Article 4
Vote au conseil d'administration

- 1. Les représentants visés à l'article 3, paragraphe 1, points a) et b), bénéficient du droit de vote.
- 2. Les membres de l'entreprise commune disposent d'un nombre de voix proportionnel à leur contribution au fonds de l'entreprise commune. Cependant, la Communauté et Eurocontrol disposent chacun d'au moins 30% du nombre total des voix et le représentant des usagers aériens visé au paragraphe 1, point b) de l'article 3, dispose d'au moins 10% du nombre total des voix.
- 3. Les décisions du conseil d'administration sont adoptées à la majorité simple des votes exprimés, sauf dispositions contraires dans les présents statuts.
- 4. En cas de partage des voix, celle du représentant de la Communauté est prépondérante.
- 5. Toute décision portant sur l'adhésion de nouveaux membres au sens de l'article premier, paragraphe 2, sur la nomination du directeur exécutif et sur la dissolution de l'entreprise commune doit recueillir l'avis positif du représentant de la Communauté au sein du conseil d'administration.

Article 5
Missions et réunions du conseil d'administration

- 1. Le conseil d'administration est chargé notamment :
 - a) de donner les orientations et prendre les décisions nécessaires à la mise en œuvre du projet SESAR et d'exercer un contrôle global sur son exécution;
 - b) de décider sur l'adhésion de nouveaux membres ;
 - c) de nommer le directeur exécutif et d'approuver l'organigramme ;
 - d) de décider des modalités de versement des contributions financières des membres ;

- e) d'adopter le règlement financier de l'entreprise commune ;
 - f) d'approuver le plan d'entreprise triennal et le programme de travail annuel de l'entreprise commune, visés à l'article 15, paragraphes 1 et 2, ainsi que le budget annuel, y compris le tableau des effectifs ;
 - g) d'approuver les comptes et le bilan annuels ;
 - h) d'adopter le rapport annuel sur l'état d'avancement du projet SESAR, visé à l'article 15, paragraphe 3 ;
 - i) de décider toute acquisition, vente et hypothèque de biens fonciers et autres droits immobiliers, ainsi que la constitution de cautionnements ou garanties, la prise de participations dans d'autres entreprises ou institutions et l'octroi de prêts ou la souscription d'emprunts et de la dissolution de l'entreprise commune;
 - j) d'établir les modalités d'octroi des droits d'accès aux biens corporels et incorporels qui sont la propriété de l'entreprise commune;
 - k) de fixer les règles et procédures de passation des marchés nécessaires pour l'exécution du « plan »;
 - l) D'approuver toute proposition impliquant un changement important dans l'exécution du projet SESAR et du programme de travail ;
 - m) d'exercer tout autre pouvoir et d'assumer toute autre fonction, y compris, le cas échéant, la mise en place d'organes subsidiaires nécessaires aux fins du projet SESAR.
2. Le conseil d'administration se réunit au moins deux fois par an. Des réunions extraordinaires ont lieu soit à la demande d'un tiers des membres du conseil d'administration représentant au moins 30 % des droits de vote, soit à la demande de la Communauté, soit à la demande du directeur exécutif.

Les réunions se tiennent normalement au siège de l'entreprise commune.

Sauf décision contraire dans des cas particuliers, le directeur exécutif participe aux réunions.

3. Le conseil d'administration adopte son règlement intérieur.

Article 6 *Directeur exécutif*

1. Le directeur exécutif est chargé de la gestion journalière de l'entreprise commune et est son représentant légal. Il est nommé par le conseil d'administration, sur proposition de la Commission. Il exerce ses fonctions en toute indépendance.
2. Le directeur exécutif préside à l'exécution du projet SESAR dans le cadre des orientations définies par le conseil d'administration devant lequel il est responsable.

Il fournit au conseil d'administration toutes les informations nécessaires pour l'accomplissement de ses fonctions.

3. Le directeur doit notamment:

- a) engager, diriger et superviser le personnel de l'entreprise commune y inclus le personnel visé à l'article 7, paragraphe 4;
- b) organiser, diriger et superviser les activités de l'entreprise commune ;
- c) soumettre au conseil d'administration ses propositions sur l'organigramme;
- d) établir et mettre régulièrement à jour le plan d'entreprise et le programme de travail annuel de l'entreprise commune et les soumettre au conseil d'administration;
- e) établir le projet de budget annuel, y compris le tableau des effectifs, et le soumettre au conseil d'administration;
- f) veiller à ce que les obligations de l'entreprise commune en vertu des contrats et conventions qu'elle conclut soient respectées;
- g) s'assurer que les activités de l'entreprise commune soient exécutées en toute indépendance et dénuées de tout conflit d'intérêt ;
- h) établir le rapport annuel sur l'état d'avancement du projet SESAR et le soumettre au conseil d'administration ;
- i) soumettre les comptes et le bilan annuels au conseil d'administration;
- j) soumettre au conseil d'administration toute proposition impliquant un changement important dans la conception du projet SESAR.

Article 7

Personnel de l'entreprise commune

1. Les effectifs sont déterminés dans le tableau des effectifs qui figure dans le budget annuel.
2. Les membres du personnel de l'entreprise commune bénéficient d'un contrat à durée déterminée s'inspirant du "régime applicable aux autres agents des Communautés européennes".
3. Toutes les dépenses de personnel sont à la charge de l'entreprise commune.
4. Tout membre de l'entreprise commune peut proposer au directeur exécutif de détacher des membres de son personnel auprès de l'entreprise commune. Si cette proposition est acceptée, les dépenses y relatives sont à la charge dudit membre et peuvent constituer un apport en nature aux sens de l'article 11, paragraphe 5.

Le personnel détaché auprès de l'entreprise commune doit agir en toute indépendance et sous la supervision du directeur exécutif.

5. Le conseil d'administration arrête les modalités d'application du présent article.

Article 8
Accords

Afin d'exécuter les tâches définies à l'article premier du présent Règlement, l'entreprise commune conclut avec Eurocontrol un accord aux termes duquel :

- a) Eurocontrol partage les résultats de la phase de définition avec l'entreprise commune ;
- b) Eurocontrol se voit confier la responsabilité des tâches suivantes, qui découlent de l'exécution du « plan », ainsi que la gestion des fonds y associés :
 - i) l'organisation des activités de recherche, de développement et de validation conformément au programme de travail de l'entreprise commune ;
 - ii) la maîtrise d'ouvrage des développements communs du système futur ;
 - iii) le suivi du « plan » et la proposition de modifications éventuelles de celui-ci;
 - iv) la mise à jour des indicateurs de convergence (Plan européen de convergence et de mise en œuvre, plan local de convergence et de mise en œuvre) ;
 - v) la liaison avec l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 9
Contrats externes

1. Sans préjudice de l'article 8, l'entreprise commune peut conclure des contrats de prestation de services et de fourniture avec des entreprises ou un consortium d'entreprises, notamment pour l'accomplissement des tâches prévues à l'article premier, paragraphe 2, du présent Règlement.
2. L'entreprise commune veille à ce que les contrats visés au paragraphe 1 prévoient le droit pour la Commission d'effectuer, au nom de l'entreprise commune, des contrôles afin de s'assurer que les intérêts financiers de la Communauté sont protégés.
3. Les contrats visés au paragraphe 1 incluent toutes les dispositions appropriées en matière des droits de propriété intellectuelle visés à l'article 17. Afin d'éviter tout conflit d'intérêts, les membres, y compris leur personnel détaché en vertu de l'article 7, paragraphe 4, impliqués dans la définition de travaux faisant l'objet d'un appel d'offres, ne peuvent pas participer à la réalisation desdits travaux.

Article 10
Groupes de travail

1. Pour l'exécution des tâches prévues à l'article premier, du présent Règlement, l'entreprise commune peut établir un nombre limité de groupes de travail pour exécuter des activités qui ne sont pas déjà exécutées par ailleurs. Ces groupes se fondent sur l'expertise des professionnels du secteur de la gestion du trafic aérien et travaillent dans la transparence.
2. Les experts qui participent aux groupes de travail n'appartiennent pas au personnel de l'entreprise commune.
3. Les groupes de travail sont présidés par un représentant de l'entreprise commune.

Article 11
Dispositions financières

1. Les recettes de l'entreprise commune proviennent des contributions des membres et d'un prélèvement éventuel sur les redevances de navigation aérienne au sens de l'article 15, paragraphe 3, point e), deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 550/2004.
2. Pour le démarrage des activités de l'entreprise commune, les membres fondateurs versent une contribution initiale de 10 millions d'euros minimum dans un délai d'un an à compter de la constitution de l'entreprise commune..
3. Les membres visés à l'article premier paragraphe 2, deuxième et troisième tirets, s'engagent à verser une contribution initiale de 10 millions d'euros minimum dans un délai d'un an à compter de l'acceptation de leur adhésion à l'entreprise commune. Ce montant est réduit à 5 millions d'euros pour les membres souscrivant à l'entreprise commune dans les 12 mois de sa constitution.

Dans le cas d'entreprises, souscrivant à titre individuel ou collectif, qui peuvent être qualifiées de petites ou moyennes entreprises au sens de la recommandation de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des petites et moyennes entreprises²⁵, ce montant est réduit à 250 000 d'euros quel que soit le moment de leur adhésion.

4. Le conseil d'administration décide des montants qui doivent être libérés, par chaque membre, proportionnellement aux contributions que celui-ci s'est engagé à verser et établit le délai dans lequel les membres doivent verser leurs contributions.
5. Des contributions en nature sont possibles. Elles font l'objet d'une évaluation quant à leur valeur et à leur utilité pour la réalisation des missions de l'entreprise commune.
6. Le conseil d'administration propose à la Commission le niveau et l'assiette du prélèvement sur les redevances de navigation aérienne visé au paragraphe 1.

²⁵ JO L 124 du 20.05.2003, p. 36

7. Tout membre de l'entreprise commune qui ne respecte pas ses engagements concernant les apports en nature ou ne libère pas dans le délai prescrit le montant dont il est redevable est, pendant la période de six mois suivant l'expiration dudit délai, déchu du droit de vote au sein du conseil d'administration tant qu'il n'a pas rempli ses obligations. A l'expiration de cette période de six mois, en cas de persistance de la défaillance, il est déchu de sa qualité de membre.

Article 12

Recettes

1. Toutes les recettes de l'entreprise commune sont consacrées à la réalisation des missions définies à l'article premier du présent Règlement. Sous réserve de l'article 23, aucun paiement n'est effectué en faveur des membres de l'entreprise commune par répartition d'un éventuel excédent de recettes par rapport aux dépenses de l'entreprise commune.
2. Les éventuels intérêts générés par les contributions versées par ses membres sont considérés comme des recettes de l'entreprise commune, sans préjudice des dispositions réglementaires applicables à la contribution communautaire.

Article 13

Règlement financier

1. Le règlement financier de l'entreprise commune est adopté par le conseil d'administration.
2. L'objectif du règlement financier est d'assurer une gestion financière saine et économique de l'entreprise commune.
3. Le règlement financier devrait respecter, dans leurs grandes lignes, les principes du règlement (CE, Euratom) n° 2343/2002 et comporte notamment les principales règles concernant:
 - a) la présentation et la structure des estimations de coût du projet SESAR et du budget annuel ;
 - b) l'exécution du budget annuel et le contrôle financier interne ;
 - c) le mode de versement des contributions par les membres de l'entreprise commune ;
 - d) la tenue et la présentation des comptes et des inventaires, ainsi que l'établissement et la présentation du bilan annuel ;
 - e) la procédure relative aux appels d'offres, fondée sur la non-discrimination entre les pays des membres de l'entreprise commune et le caractère communautaire du projet, la passation et les clauses des marchés et des commandes pour le compte de l'entreprise commune.

4. Les modalités détaillées de mise en œuvre permettant à la Commission de s'assurer du respect de ses obligations au titre de l'article 274 du traité instituant la Communauté européenne sont précisées dans un accord entre l'entreprise commune et la Commission.

Article 14

Exécution et contrôle du budget

1. L'exercice financier correspond à l'année civile.
2. Avant le 31 mars de chaque année, le directeur transmet aux membres les estimations de coût du projet SESAR telles qu'elles ont été approuvées par le conseil d'administration.

Les estimations de coût du projet incluent un état prévisionnel des dépenses annuelles pour les deux années à venir. Dans le cadre de ces prévisions, les estimations de recettes et de dépenses pour le premier de ces deux exercices financiers (avant-projet de budget) sont établies de manière suffisamment détaillée pour les besoins de la procédure budgétaire interne de chaque membre, eu égard à sa contribution financière à l'entreprise commune. Le directeur fournit aux membres toute information supplémentaire nécessaire à cette fin.

3. Les membres communiquent sans tarder au directeur leurs observations sur les estimations de coût du projet SESAR, notamment sur les recettes et dépenses estimatives pour l'année suivante.
4. Sur la base des estimations de coût approuvées du projet SESAR et compte tenu des observations des membres, le directeur prépare le projet de budget pour l'année suivante et le soumet au conseil d'administration pour adoption avant le 30 septembre.
5. Dans les deux mois qui suivent la fin de chaque exercice financier, le directeur soumet les comptes et le bilan annuels de l'année précédente à la Cour des comptes des Communautés européennes. Le contrôle effectué par la Cour des comptes se fait sur pièces et sur place.
6. Le directeur présente au conseil d'administration pour approbation, à la majorité de 75 % des voix exprimées, les comptes et le bilan annuels, accompagnés du rapport de la Cour des comptes. Le directeur a le droit et, à la demande du conseil d'administration, l'obligation de commenter le rapport.
7. La Cour des comptes transmet son rapport aux membres de l'entreprise commune.

Article 15

Documents à établir

1. Le plan d'entreprise spécifie le schéma d'exécution de tous les éléments du projet SESAR. Il porte sur des périodes de trois ans et est régulièrement mis à jour.

2. Le programme de travail annuel est établi chaque année pour une période de douze mois et décrit sur cette période les activités, le calendrier et les coûts de l'entreprise commune.
3. Le rapport annuel décrit l'état d'avancement du projet SESAR, en particulier en ce qui concerne le calendrier, les coûts et les résultats dudit projet.

Article 16

Protection des intérêts financiers de la Communauté

1. La Commission a le droit de s'assurer que les intérêts financiers de la Communauté sont protégés en effectuant des contrôles effectifs. Au cas où la Commission constaterait des irrégularités, elle se réserve le droit de réduire ou suspendre tout paiement ultérieur au profit de l'entreprise commune.
2. Le montant réduit ou suspendu en vertu du paragraphe 1 est équivalent au montant des irrégularités effectivement constatées par la Commission.

Article 17

Droits de propriété

L'entreprise commune est propriétaire de tous les biens corporels et incorporels créés ou qui lui sont cédés pour la phase de mise en oeuvre du projet SESAR.

Article 18

Transparence et traitement des documents

Le conseil d'administration adopte des règles concernant le traitement des documents, de manière à concilier les impératifs de sécurité et de secret commercial, et ceux de l'accès du public. Ces règles tiennent compte, s'il y a lieu, des principes et des limites énoncées dans le règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil²⁶.

Article 19

Mesures antifraude

1. Aux fins de lutte contre la fraude, la corruption et autres actes illégaux, le règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil²⁷ s'applique.
2. L'entreprise commune adhère à l'accord interinstitutionnel du 25 mai 1999 entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission des Communautés européennes relatif aux enquêtes internes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF)²⁸ et arrête immédiatement les dispositions appropriées applicables à tout le personnel de l'entreprise commune.

²⁶ JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

²⁷ JO L 136 du 31.5.1999, p. 1

²⁸ JO L 136 du 31.5.1999, p. 15

3. La Cour des comptes et l'OLAF peuvent, au besoin, effectuer un contrôle sur place auprès des bénéficiaires des crédits de l'entreprise commune, ainsi qu'auprès des agents responsables de l'attribution de ces crédits

Article 20
Responsabilité

1. Seule l'entreprise commune répond de ses obligations.
2. La responsabilité contractuelle de l'entreprise commune est régie par les dispositions contractuelles pertinentes et par la loi applicable au contrat en cause.
3. Tout paiement de l'entreprise commune destiné à couvrir la responsabilité visée au paragraphe 2, ainsi que les frais et dépenses y afférents sont considérés comme dépenses de l'entreprise commune.
4. Le directeur exécutif propose au conseil d'administration de souscrire les assurances nécessaires et l'entreprise commune souscrit les assurances que le conseil d'administration lui demande de conclure.

Article 21
Confidentialité

L'entreprise commune protège les informations sensibles dont la divulgation non autorisée risque de porter préjudice aux intérêts des parties contractantes. Elle applique les principes et normes minimales de sécurité définis et mis en œuvre par la décision 2001/264/CE du Conseil²⁹.

Article 22
Durée de fonctionnement de l'entreprise commune

1. L'entreprise commune est constituée pour une période allant jusqu'au 31 décembre 2013.

Selon les progrès accomplis dans la réalisation des missions de l'entreprise commune définies à l'article premier du présent Règlement, cette période peut être réduite ou prolongée par la modification des présents statuts.
2. Selon les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs du plan d'entreprise et de ses mises à jour, à échéance de la période visée au paragraphe 1, le transfert à un autre organisme de tout ou partie des biens corporels et incorporels dont l'entreprise commune est propriétaire, sera proposé par la Commission au Conseil.

²⁹ JO L 101 du 11.4.2001, p. 1. Décision modifiée en dernier lieu par la décision 2005/571/CE (JO L 193 du 23.7.2005, p. 31).

Article 23
Dissolution de l'entreprise commune

Pour les besoins de la procédure de dissolution de l'entreprise commune, le conseil d'administration nomme un ou plusieurs liquidateurs, qui se conforment aux décisions du conseil d'administration.

Article 24
Loi applicable

La loi de l'État où se trouve le siège de l'entreprise commune est applicable à toute matière non couverte par les présents statuts.

FICHE FINANCIERE LEGISLATIVE

1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION :

Proposition de Règlement du Conseil relatif à la constitution d'une Entreprise Commune SESAR

2. CADRE ABM / EBA (gestion/établissement du budget par activités)

Domaine(s) politique(s) concerné(s) et activité(s) associée(s):

Activité "Inland, air and maritime transport"

Objectif "Veiller à la mise en oeuvre du marché intérieur des services de transport"

3. LIGNES BUDGÉTAIRES

3.1 Lignes budgétaires (lignes opérationnelles et lignes connexes d'assistance technique et administrative (anciennes lignes BA)), y compris leurs intitulés:

Selon la codification actuelle:

06.0301 -Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen transport

06.0601 -Recherche liée à l'énergie et aux transports- Aéronautique et espace

3.2 Durée de l'action et de l'incidence financière: **2007-2013**

3.3 Caractéristiques budgétaires (ajouter des lignes le cas échéant):

Ligne budgétaire	Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation pays candidats	Rubrique PF
06.0301	DNO	CD ³⁰	NON	OUI	NON	N° 1A
06.0601	DNO	CD	NON	OUI	NON	N° 1A

4. RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

4.1 Ressources financières

4.1.1 Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

Une éventuelle modification des montants annuels à charge du budget communautaire devra être approuvée lors des discussions relatives à la procédure budgétaire de l'année concernée et rester en deçà des plafonds qui seront approuvés pour les "projets d'intérêt commun" lors des décisions qui seront prises sur la proposition COM(2004) 475 final"

³⁰ Crédits dissociés

millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

Nature de la dépense	Section n°		Année 2007	2008	2009	2010	2011	2012 et ex. suiv.	Total
----------------------	------------	--	------------	------	------	------	------	-------------------	-------

Dépenses opérationnelles³¹

Crédits d'engagement (CE)	8.1	a							
06.0301			3,000	50,000	50,000	50,000	50,000	100,000	303,000
06.0601			0	50,000	50,000	50,000	50,000	100,000	300,000
Crédits de paiement (CP)		b							
06.0301			2,000	26,000	50,000	50,000	50,000	125,000	303,000
06.0601			0	25,000	50,000	50,000	50,000	125,000	303,000

Dépenses administratives incluses dans le montant de référence³²

Assistance technique et administrative – ATA (CND)	8.2.4	c	=	=	=	=	=	=	=
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

MONTANT TOTAL DE RÉFÉRENCE

Crédits d'engagement		a+c	3,000	100,000	100,000	100,000	100,000	200,000	603,000
Crédits de paiement		b+c	2,000	51,000	100,000	100,000	100,000	250,000	603,000

Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence³³

Total indicatif du coût de l'action

Ressources humaines et dépenses connexes (CND)	8.2.5	d	0,389	0,281	0,281	0,281	0,281	0,562	2,075
Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND)	8.2.6	e	pm	pm	pm	0,200	pm	0,400	0,600

TOTAL CE y compris coût des ressources humaines		a+c+d+e	3,389	100,281	100,281	100,481	100,281	200,962	605,675
TOTAL CP y compris coût des ressources humaines		b+c+d+e	2,389	51,281	100,281	100,481	100,281	250,962	605,675

³¹ Dépenses relevant de l'article 06 01 04 du Titre 06.

³² Dépenses relevant de l'article 06 01 04 du Titre 06

³³ Dépenses relevant du Chapitre 06 01, sauf articles 06 01 04 et 06 01 05

Détail du cofinancement

Si la proposition prévoit un cofinancement de la part des Etats membres ou d'autres organismes (veuillez préciser lesquels), il convient de donner une estimation du niveau de cofinancement dans le tableau ci-dessous (des lignes supplémentaires peuvent être ajoutées, s'il est prévu que plusieurs organismes participent au cofinancement):

millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

Organisme de cofinancement		Année 2007	2008	2009	2010	2011	2012 et suiv.	Total
EUROCONTROL		3,000	100,000	100,000	100,000	100,000	200,000	603,000
Autres membres de l'entreprise commune et prélèvement sur la redevance de navigation *	f	0	100,000	100,000	100,000	100,000	200,000	600,000
TOTAL CE avec cofinancement	a+c+d +e+f	6,389	300,281	300,281	300,481	300,281	601,162	1.808,875

4.1.2. Compatibilité avec la programmation financière

Le financement communautaire proposé est compatible avec la proposition COM(2004) 487 final sous réserve de l'accord final sur les perspectives financières 2007-2013.

Les montants de référence à charge des programmes RTE et RDT sont compris dans les montants des propositions COM (2004) 475 final et COM (2005)119.

- Proposition compatible avec la programmation financière existante.
- Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.
- Cette proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel³⁴ (relatives à l'instrument de flexibilité ou à la révision des perspectives financières).

4.1.3. Incidence financière sur les recettes

- Proposition sans incidence financière sur les recettes
- Incidence financière - L'effet sur les recettes est le suivant:

Note: toutes les précisions et observations relatives à la méthode de calcul de l'effet sur les recettes doivent figurer dans une annexe séparée.

³⁴ Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel

millions d'euros (à la 1^{ère} décimale)

Ligne budgétaire	Recettes	Avant action [Année n-1]	Situation après l'action						
			[Année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ³⁵	
	a) Recettes en termes absolus								
	b) Modification des recettes	Δ							

(Décrire chaque ligne budgétaire de recettes concernée, en ajoutant le nombre approprié de lignes au tableau si l'effet s'exerce sur plusieurs lignes budgétaires.)

- 4.2. Ressources humaines FTE (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe) - voir détail sous le point 8.2.1.

Besoins annuels	Année 2007	2008	2009	2010	2011	2012 et suiv.
Total des effectifs de ressources humaines	4	3	3	3	3	3 par an

5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS

Des précisions relatives au contexte de la proposition sont exigées dans l'exposé des motifs. La présente section de la fiche financière législative doit contenir les éléments d'information complémentaires ci-après :

- 5.1. Réalisation nécessaire à court ou à long terme

Le projet SESAR se compose d'une phase de définition (2004-2007) et d'une phase de mise en œuvre (2008-2020) articulée en 2 étapes : le développement (2008-2013) et le déploiement (2014-2020). L'ampleur exacte de la phase de mise en œuvre résultera de la phase de définition. **L'entreprise commune interviendra seulement dans les activités de développement de la phase de mise en œuvre.** La communication de la Commission sur SESAR contient les précisions concernant ce point.

- 5.2. Valeur ajoutée de l'implication communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergie éventuelle.

La Communauté co-finance déjà, avec Eurocontrol, la phase de définition dans le cadre du programme RTE-Transport. Sans la participation de la Communauté cette phase n'aurait pas pu être lancée ou aurait connu des retards importants pouvant compromettre le projet.

La participation des pouvoirs publics dans la phase de mise en œuvre apporte une dimension stratégique et institutionnelle au projet. Elle s'insère pleinement dans la

³⁵ Des colonnes supplémentaires doivent être ajoutées le cas échéant, si la durée de l'action excède 6 ans.

logique de la stratégie de Lisbonne en créant un partenariat public-privé dans le domaine de la recherche. Etant le détenteur du pouvoir réglementaire, la Commission garantit la cohérence avec la législation du Ciel unique et assure une prise de décisions efficace et rapide ce qui est fondamental pour la modernisation de la gestion du trafic aérien en Europe.

La participation financière de la communauté constitue une incitation importante pour l'industrie qui ne serait pas en mesure de financer seule la modernisation du système, tout en soutenant le coût opérationnel du système courant.

5.3. Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le cadre de la gestion par activités (ABM)

Le projet SESAR s'inscrit dans l'objectif ABM « d'achever le marché intérieur des services de l'énergie et des transports et veiller à sa mise en œuvre » de l'activité "Inland, air and maritime transport".

L'objectif du projet SESAR est la modernisation du système de gestion du trafic aérien européen. L'objectif de l'entreprise commune est d'organiser et de coordonner le projet en fédérant les efforts de recherche et développement dans la Communauté européenne.

La phase de définition du projet est actuellement en cours et produira en 2007 *le plan de modernisation de la gestion du trafic aérien en Europe*. **Ce plan fournira les éléments essentiels pour la définition des objectifs opérationnels de l'entreprise commune.** Le plan définira les besoins de performance du nouveau système à l'horizon 2020 et au-delà et il identifiera des solutions pour la création d'un système de gestion du trafic aérien harmonisé et globalement interopérable. Il définira le programme de travail pour les activités de recherche, développement et validation ainsi qu'un plan détaillé, en termes de coûts et priorités, des phases de développement et déploiement.

Par conséquent, il ne sera pas possible de définir des objectifs opérationnels et des indicateurs précis avant l'établissement du plan de modernisation.

Néanmoins, nous pouvons déjà identifier des objectifs « spécifiques »:

- Mettre en place l'entreprise commune, constituer les organes de gestion, recruter le personnel ;
- Organiser et coordonner la mise en œuvre du projet, conformément au plan de modernisation ;
- Organiser les activités de recherche, développement, validation et d'étude faites sous son autorité ;
- Organiser des appels d'offres pour le développement de produits communs ;

Les indicateurs envisageables à ce stade sont: la mise en place de la structure de gestion (aménagement du siège, constitution du conseil d'administration, adoption du règlement intérieur et du règlement financier, recrutement du directeur exécutif et du personnel); le démarrage des activités (établissement du programme de travail,

conclusion de l'accord avec Eurocontrol, appel sur les engagements financiers des membres); la poursuite des activités et leur évaluation (attraction d'autres membres, lancement d'appels d'offres, production de rapports sur le progrès accompli, benchmark avec les Etats-Unis).

5.4. Modalités de mise en œuvre (indicatives)

Indiquer ci-dessous la(les) modalité(s)³⁶ de mise en œuvre choisie(s).

Gestion centralisée

Directement par la Commission

Indirectement par délégation à:

des agences exécutives,

des organismes créés par les Communautés, tels que visés à l'article 185 du règlement financier,

des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public.

Gestion partagée ou décentralisée

avec des Etats membres

avec des pays tiers

Gestion conjointe avec des organisations internationales (à préciser)

6. CONTRÔLE ET ÉVALUATION

6.1. Système de contrôle

Le projet de statuts de l'entreprise commune prévoit des dispositions spécifiques en matière de contrôle interne.

6.2. Évaluation

6.2.1. Évaluation ex-ante

L'analyse d'impact en annexe à cette proposition, basée sur une étude préparatoire de coût-bénéfice effectuée sur le projet SESAR et sur sa gouvernance, fournit déjà, en grande partie, les éléments requis par une évaluation ex-ante sur la création de l'entreprise commune SESAR.

Toutefois, pour les raisons indiquées au paragraphe 5, les éléments essentiels pour la définition des objectifs opérationnels de l'entreprise commune ne seront disponibles

³⁶ Si plusieurs modalités sont indiquées, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques» du présent point.

qu'en 2007. Par conséquent, effectuer une analyse ex-ante exhaustive à ce stade du projet n'étant pas possible, la Commission complétera son évaluation à la fin de la phase de définition.

- 6.2.2. Mesures prises suite à une évaluation intermédiaire/ex-post (leçons tirées des expériences antérieures similaires)

Pas d'application

- 6.2.3. Conditions et fréquence des évaluations futures

L'évaluation interne de l'entreprise commune est assurée sur la base d'un rapport annuel sur l'état de l'avancement du projet.

En outre, tous les trois ans la Commission évalue la mise en oeuvre du règlement et les résultats obtenus. Il est prévu aussi une évaluation finale.

7. MESURES ANTIFRAUDE

Les statuts de l'entreprise commune contiennent des dispositions spécifiques concernant les mesures antifraude.

8. DÉTAIL DES RESSOURCES

8.1. Objectifs de la proposition en termes de coûts

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

(Indiquer les intitulés des objectifs, des actions et des réalisations / outputs)	Type de réalisation /output	Coût moyen	Année 2007		Année 2008		Année 2009		Année 2010		Année 2011		Année 2012 et suiv.		TOTAL	
			Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total
OBJECTIF n°1³⁷ Mise en place de Entreprise commune																
Sous-total Objectif 1	=	=		1												1
OBJECTIF n°2³⁸ Organiser et coordonner la mise en œuvre du projet																
Sous-total Objectif 2	=	=		2		4		4		4		4		8		26

³⁷ Tel que décrit dans la partie 5.3.

³⁸ Tel que décrit dans la partie 5.3.

OBJECTIF N°3																
Organiser le travail technique																
Sous-total Objectif 3	=	=		0		48		48		48		48		96		288
OBJECTIF N° 4																
Organiser des appels d'offres																
Sous-total Objectif 4	=	=		0		48		48		48		48		96		288
COÛT TOTAL	=	=		3		100		100		100		100		200		603

Les montants repris dans le tableau 8.1 sont indicatifs. Une ventilation plus précise par objectif résultera de la phase de définition du projet.

8.2. Dépenses administratives

8.2.1 Effectifs et types de ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires (nombre de postes/FTE)					
		Année 2007	Année 2008	Année 2009	Année 2010	Année 2011	2012-2013
Fonctionnaires ou agents temporaires ³⁹ (06 01 01)	A*/AD	2	1	1	1	1	2
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	2
Personnel financé ⁴⁰ par art. 06 01 02		1	1	1	1	1	2
Autres effectifs financés ⁴¹ par art. 06 01 04/05		=	=	=	=	=	=
TOTAL		4	3	3	3	3	6

8.2.2. Description des tâches découlant de l'action

- Travaux préparatoires pour la mise en place de l'entreprise commune;
- Liaison avec les différents acteurs politiques, économiques, techniques et sociaux;
- Gestion des subventions communautaires.

8.2.3. Origine des ressources humaines (statutaires)

(Lorsque plusieurs origines sont indiquées, veuillez indiquer le nombre de postes liés à chacune d'elles).

- 2 Postes actuellement affectés à la gestion du projet à remplacer ou à prolonger
- Postes pré-alloués dans le cadre de l'exercice de APS/APB pour l'année n
- 1 Poste à demander lors de la prochaine procédure de APS/APB
- 1 Poste à redéployer en utilisant les ressources existantes dans le service concerné (redéploiement interne)

³⁹ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

⁴⁰ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

⁴¹ Dont le coût est inclus dans le montant de référence.

- Postes nécessaires pour l'année n mais non prévus dans l'exercice de APS/APB de l'exercice concerné

8.2.4. Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence (06 01 04/05 – Dépenses de gestion administrative)

Pas applicable

millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.	TOTAL
1. Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel afférents)	=	=	=	=	=	=	=
Agences exécutives ⁴²							
Autre assistance technique et administrative	=	=	=	=	=	=	=
<i>intra muros</i>							
<i>extra muros</i>							
Total assistance technique et administrative	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. Coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence

millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

Type de ressources humaines	Année 2007	Année 2008	Année 2009	Année 2010	Année 2011	Année 2012 et suiv.
Fonctionnaires et agents temporaires (06 01 01)	0,324	0,216	0,216	0,216	0,216	0,432
Personnel financé par art. 06 01 02 (END)	0,065	0,065	0,065	0,065	0,065	0,130
Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)	0,389	0,281	0,281	0,281	0,281	0,562

⁴² Il convient de mentionner la fiche financière législative se rapportant spécifiquement à l'agence/aux agences exécutive(s) concernée(s).

Calcul – Fonctionnaires et agents temporaires*Se référer au point 8.2.1 le cas échéant*

Coût standard 108.000 €/an par agent

Calcul - Personnel financé par article 06 01 02*Se référer au point 8.2.1 le cas échéant*

Coût d'un expert national détaché:

Indemnité journalière	41.000	€/an
Voyages	4.000	€/an
Frais administratifs	19.985	€/an
Total	64.985	€/an = 65.000 €/an

8.2.6. Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*millions d'euros (à la 3ème décimale)*

	Année 2007	Année 2008	Année 2009	Année 2010	Année 2011	Année 2012 et suiv.	TOTAL
06 01 02 11 01 – Missions **	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
06 01 02 11 02 – Réunions et conférences							
06 01 02 11 03 – Comités ⁴³							
06 01 02 11 04 - Études et consultations							
06 01 02 11 05 - Systèmes d'information							
2. Total autres dépenses de gestion (06 01 02 11)							
3. Autres dépenses de nature administrative (préciser en indiquant la ligne budgétaire) évaluations 06.010503 - 06.010404***				0,200		0,600	0,800
Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)				0,200		0,600	0,800

Calcul - Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence

⁴³ Préciser le type de comité ainsi que le groupe auquel il appartient.

** Les missions du personnel de la Commission affecté au projet. dépendront du lieu du siège définitif de l'entreprise commune.

*** 2 évaluations intermédiaires et une finale

Les besoins en ressources humaines et administratives seront couverts à l'intérieure de la dotation allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle