



LE HAUT REPRÉSENTANT DE
L'UNION POUR LES AFFAIRES
ÉTRANGÈRES ET LA
POLITIQUE DE SÉCURITÉ

Strasbourg, le 15.2.2022
JOIN(2022) 4 final

COMMUNICATION CONJOINTE AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

**Une approche de l'UE en matière de gestion du trafic spatial
Une contribution de l'UE pour faire face à un défi mondial**

1 INTRODUCTION

Étant donné le volume toujours croissant de débris spatiaux et de l'augmentation exponentielle du trafic spatial, l'espace est de plus en plus encombré, ce qui menace la viabilité et la sécurité des infrastructures et des opérations spatiales. La multiplication sans précédent d'objets présente un risque réel et concret ayant une incidence sur les opérations de routine en orbite au quotidien, **ce qui constitue une menace directe pour la sûreté et la sécurité du trafic orbital et pour la viabilité des activités spatiales**. Nous sommes aujourd'hui à la croisée des chemins: si nous ne trouvons pas le moyen de gérer le trafic spatial, nos activités spatiales passées et présentes mettront en danger la sûreté, la sécurité et la viabilité de l'espace extra-atmosphérique et, de ce fait, notre capacité future à compter sur l'espace en tant que facilitateur de services essentiels bénéficiant à l'humanité.

Les rapprochements dangereux sont de plus en plus fréquents en orbite terrestre basse à mesure que le nombre de satellites augmente en raison de la prolifération des méga-constellations. Récemment, un nombre croissant d'incidents se sont produits qui auraient pu avoir des résultats catastrophiques. Le simple nombre d'objets spatiaux traçables et non traçables ainsi que la fréquence rapide des opérations spatiales augmentent de manière exponentielle le risque d'incidents potentiels à l'avenir. **Les répercussions possibles pourraient rendre certaines orbites inutilisables pendant les décennies à venir et compromettre gravement, voire empêcher totalement, la réussite des opérations spatiales**. Ce dernier point, en raison de la dépendance croissante à l'égard des données et des services spatiaux, entraîne un niveau élevé de risque stratégique et pourrait perturber des services essentiels tels que les communications, la protection civile et les interventions d'urgences. Si, par exemple, les données et services de l'Union de positionnement, de navigation et de synchronisation et d'observation de la Terre à l'échelle mondiale se trouvaient interrompus ou sérieusement compromis, cela aurait une incidence directe sur la sécurité, la sûreté, l'économie et le bien-être des citoyens européens, limitant ainsi notre liberté d'action.

Alors que l'espace devient un domaine de plus en plus disputé, la gestion du trafic spatial contribuera aux **dimensions de sécurité et de défense** de l'Union dans le domaine spatial. Les services spatiaux jouent un rôle clé en matière de capacités civiles et de défense. Du fait de leur nature stratégique, les moyens spatiaux deviennent ainsi la cible de menaces diverses. Toute perturbation de ces ressources nuirait gravement à la capacité de l'Union et de ses États membres à se défendre. De plus, réduire le risque de collision orbitale renforcera la résilience des infrastructures spatiales, notamment des satellites intervenant dans des applications de défense et de sécurité. Il est donc primordial de mettre en place des capacités autonomes – et cependant interopérables avec celles de nos principaux partenaires – en matière de surveillance de l'espace et de suivi des objets en orbite pour soutenir la gestion du trafic spatial. Un effort mondial pour gérer ce trafic contribuerait également d'une manière générale à la transparence et à l'instauration de la confiance et aiderait à éviter les malentendus et à désamorcer les tensions en cas d'incident.

Étant donné que l'environnement orbital est une ressource partagée à l'échelle planétaire, les opérateurs spatiaux dans le monde entier sont interdépendants à des degrés divers. La mise en place d'une gestion du trafic spatial nécessite par conséquent l'adhésion de tous les acteurs du domaine spatial.

L'Union est un acteur international majeur dans le domaine spatial. Elle dispose de sa propre politique spatiale européenne et d'un programme spatial comprenant des volets «positionnement, navigation et synchronisation» et «observation de la Terre». Elle a donc un intérêt et une obligation légitimes à contribuer activement au débat au niveau mondial et à adopter sa propre position dans l'élaboration des mesures nécessaires à la gestion du trafic spatial. **L'Union encourage déjà une approche multilatérale pour garantir la protection à long terme de la sécurité et de la viabilité des activités menées dans l'espace extra-atmosphérique, en poursuivant l'objectif de réduire les menaces et les risques pour tous les systèmes spatiaux.** Elle s'emploie depuis des décennies à préserver un espace extra-atmosphérique sûr, viable, stable et sécurisé et reste attachée à une utilisation pacifique de celui-ci.

Le Conseil, la Commission et le haut représentant ont reconnu la nécessité d'une approche de l'Union concernant la gestion du trafic spatial pour relever les défis mondiaux multidimensionnels qui se posent en matière de sûreté, de sécurité et de viabilité des opérations spatiales dans une série de documents stratégiques de haut niveau appelant à l'action¹.

En l'absence d'un cadre réglementaire international, plusieurs initiatives publiques et privées ont été lancées qui ont trait à la sûreté des opérations spatiales. Dans la course à la mise en place d'un environnement spatial sécurisé pour garantir la sécurité sur le terrain, **l'Union doit agir dès maintenant, rapidement, collectivement et résolument.**

L'objectif de la présente communication conjointe est d'établir une approche concrète de l'Union en matière de gestion du trafic spatial afin de parvenir à une utilisation sûre, viable et sécurisée de l'espace, en préservant les intérêts de l'Union, dans le plein respect des compétences respectives de l'UE et de ses États membres.

2 LA NÉCESSITÉ IMPÉRIEUSE D'ADOPTER UNE APPROCHE DE L'UE EN MATIÈRE DE GESTION DU TRAFIC SPATIAL

En l'absence de règles et de normes internationales, il est impératif que l'Union avance dans l'élaboration d'une politique et dans une action dans le domaine de la gestion du trafic spatial, et cela en lien avec plusieurs questions essentielles: sur les limites de ce domaine de politique publique en évolution rapide, sur les principaux facteurs qui appellent à agir, et sur la manière dont l'Union pourrait répondre aux exigences que pose ce défi mondial.

2.1 Définition de la gestion du trafic spatial

Le premier problème sur lequel se pencher est celui de l'**absence de consensus** sur une **définition claire et convenue au niveau international** de la gestion du trafic spatial et de ses principaux objectifs². Alors qu'il n'existe pas encore de définition consensuelle du terme au

¹ Le 22 février 2021, la Commission a adopté un plan d'action sur les synergies entre les industries civile, spatiale et de la défense, qui annonçait le lancement d'un dialogue intensifié et de travaux préparatoires pour un projet phare en matière de gestion du trafic spatial. Les conclusions du Conseil «Compétitivité» de mai 2021 sur le «nouvel espace au service des personnes» ont souligné l'importance de «développer une approche de la gestion du trafic spatial (GTS) pour l'Europe à l'avenir, ainsi que des normes directrices mondiales». Le processus dit de la boussole stratégique, actuellement débattu au Conseil, reconnaît l'importance de développer une approche de l'Union en matière de gestion du trafic spatial en tant que contribution utile aux objectifs de la politique étrangère et de sécurité commune.

² Plusieurs définitions ont été proposées au sein de diverses enceintes politiques, universitaires et internationales. Dans le même temps, la complexité de la définition de la gestion du trafic spatial s'est accrue avec l'émergence de nouveaux concepts tels que la sécurité du trafic spatial (STS), la coordination du trafic spatial (STC) et, plus récemment, la coordination et la gestion du trafic spatial (STCM).

niveau international, la protection des infrastructures spatiales et la garantie d'une utilisation sûre et durable de l'espace extra-atmosphérique ne peuvent pas attendre, compte tenu du nombre toujours croissant d'acteurs et d'objets dans l'espace.

Sur la base d'un examen complet des définitions et des approches existantes³, et pour aller de l'avant au niveau de l'Union, la présente communication définit la **gestion du trafic spatial comme les moyens et les règles permettant d'accéder à l'espace extra-atmosphérique, d'y mener des activités et d'en revenir de manière sûre, viable et sécurisée.**

La gestion du trafic spatial a trait aux éléments suivants:

- a) les activités de surveillance de l'espace (SSA), y compris la surveillance de l'espace et le suivi des objets en orbite (SST);
- b) la réduction des débris en orbite et l'assainissement de l'espace par le retrait des débris spatiaux;
- c) la gestion des orbites et du spectre des fréquences radioélectriques;
- d) le cycle de vie complet des opérations spatiales, y compris la phase de lancement, les opérations en orbite des véhicules spatiaux et les opérations de sortie d'orbite en fin de vie; et
- e) la phase de rentrée dans l'espace aérien d'un véhicule spatial (contrôlée ou incontrôlée).

Cette **définition pratique reste dynamique** et pourrait évoluer au cours des discussions à venir sur la gestion du trafic spatial au niveau de l'Union et au niveau international afin de préciser et compléter les différentes phases des activités susmentionnées.

2.2 La nécessité impérieuse d'agir

Après 50 ans d'utilisation commerciale des systèmes spatiaux, la nécessité d'adopter une approche de l'Union en matière de gestion du trafic spatial est devenue **impérieuse**. Ce besoin se caractérise par quatre évolutions consécutives dans le secteur spatial. Ces **facteurs**, notamment l'encombrement de l'espace et la plus grande diversité des acteurs dans le domaine spatial, rendent indispensable la gestion du trafic spatial et appellent une réponse par la mise en place de politiques à l'échelle mondiale.

Premièrement, **les aspects économiques évoluent avec l'avènement de l'ère du «nouvel espace»⁴**. Le coût de l'envoi de satellites dans l'espace ne cesse de diminuer, notamment grâce à l'utilisation de lanceurs réutilisables et à la conception de microlanceurs. Dans le même temps, la mise au point de satellites de petite taille fait baisser le prix de l'envoi de charges utiles dans l'espace, ce qui a attiré l'investissement de capital-risque en raison de la croissance du retour potentiel sur investissement.

³ Projet pilote sur la gestion du trafic spatial – L'importance croissante de la gestion du trafic spatial (GTS).

⁴ Définition du «nouvel espace»: entreprises privées, PME et start-up qui développent de nouvelles technologies et des applications spatiales.

La conséquence de cet environnement économique en évolution pour les activités spatiales est une **forte augmentation du nombre de satellites en orbite**, notamment avec le développement de ce qu'on appelle les méga-constellations. Depuis le début de la course spatiale, environ 6 000 lancements ont permis de mettre en orbite 11 800 satellites, dont 4 550 sont actuellement opérationnels⁵. On estime que plus de 20 000 satellites supplémentaires seront lancés au cours des dix prochaines années⁶. Ce nombre croissant de satellites accroît la complexité des opérations spatiales et rend impossible l'exploitation de véhicules spatiaux en toute sécurité sans tenir compte des autres véhicules spatiaux.

Deuxièmement, la hausse du nombre de satellites et de l'activité du trafic spatial augmente le **volume de débris générés et le risque de collisions** (voir tableau 1). Aujourd'hui déjà, on dénombre en orbite autour de la Terre environ 128 millions de débris de moins de 1 cm et approximativement 900 000 débris entre 1 et 10 cm. Les débris de plus grande taille (de 10 cm et plus) sont actuellement au nombre de 34 000⁷.

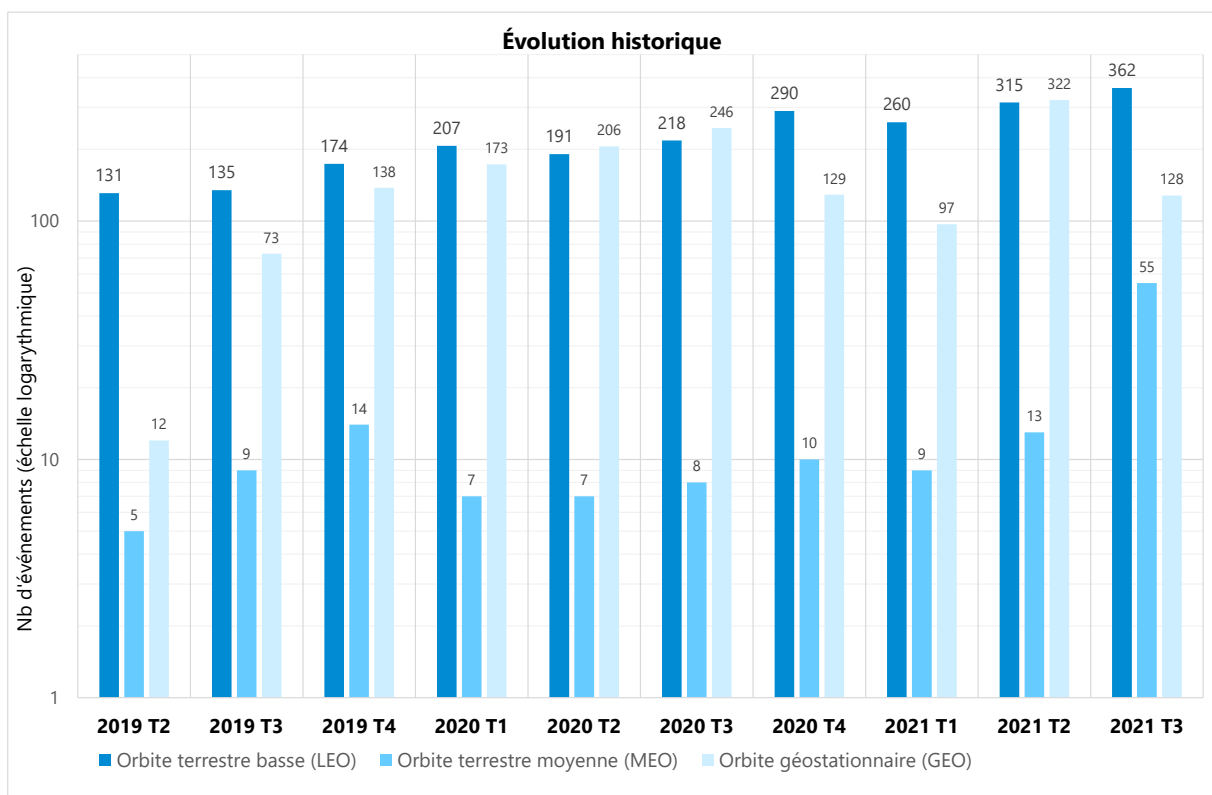


Tableau 1: Événements = risque ou risque élevé de collision entre deux objets spatiaux détectés par le système EU SST

Troisièmement, l'espace est un domaine de plus en plus disputé, ce qui **menace la sécurité et la résilience** des moyens spatiaux de l'Union et des États membres et met en évidence qu'il est urgent que des discussions internationales aboutissent à un accord sur des normes de comportement responsable dans l'espace et sur leur mise en œuvre par les acteurs étatiques et non étatiques. En particulier, l'orbite terrestre basse (Low Earth Orbit - LEO), espace extra-atmosphérique autour de la Terre qui comprend tous les orbites de moins de 2 000 km d'altitude

⁵ Source: Eurospace. Plus de 470 véhicules spatiaux ont été lancés chaque année en 2017, 2018 et 2019, alors que seuls 110 véhicules spatiaux en moyenne ont été lancés chaque année entre 2000 et 2013.

⁶ Liste indicative: Space X Starlink, Amazon Kuiper, OneWeb, Boeing V-band, Iceye, Kepler, Telesat LEO, Spire, Theia, etc.

⁷ Source: ESA.

et abrite la station spatiale internationale et des milliers d'autres satellites, est en train de devenir rapidement une zone dangereuse en raison de la présence de débris spatiaux et de véhicules spatiaux inutilisables en orbite qui se déplacent à vitesses très élevées. Le risque de collisions en cascade – chacune augmentant la probabilité d'autres collisions – devient de plus en plus réel pour les opérations en orbite basse.⁸

Quatrièmement, alors que les trois évolutions citées sont interdépendantes et se produisent déjà, il n'existe actuellement qu'un **«code de la route» très limité au niveau mondial en ce qui concerne la conduite dans l'espace extra-atmosphérique**. En dépit d'accomplissements notables obtenus dans le cadre des Nations unies⁹, l'élaboration d'une approche globale au niveau international se heurte à des obstacles diplomatiques et politiques considérables, ce qui ajoute à la nécessité d'agir.

À la lumière de ces évolutions, la nécessité pour l'Union d'agir et de mettre au point une approche européenne en matière de gestion du trafic spatial est impérieuse.

2.3 La nécessité d'agir collectivement

L'espace n'étant **pas confiné aux frontières nationales** mais unique à l'échelle planétaire, la possibilité pour un pays d'imposer ses obligations légales à un autre pays dans le domaine spatial est limitée, même si de grandes nations spatiales pourraient relever le défi de la gestion du trafic spatial en adoptant des orientations nationales, comme l'ont fait les États-Unis avec l'adoption de la directive sur la politique spatiale 3 en 2018¹⁰.

Si les États membres et l'Union veulent protéger leurs moyens spatiaux, il est impératif qu'ils dirigent leurs efforts sur une approche collective, avec la participation de toutes les parties prenantes de l'Union. Cela permettra d'accroître la résilience de l'Union en évitant les dépendances technologiques, d'assurer l'autonomie stratégique par le développement des capacités de l'Union et de garantir la coopération avec nos partenaires, en particulier par le partage de la charge liée à la gestion du trafic spatial.

L'Union est bien placée pour agir, étant en mesure de recenser les besoins, de réunir les exigences, de synthétiser les points de vue des parties prenantes, de mobiliser les ressources technologiques et de coordonner l'engagement extérieur. L'approche de l'Union en matière de gestion du trafic spatial reposera sur quatre voies suivies parallèlement 1) évaluer les exigences et les incidences de la gestion du trafic spatial pour l'Union, 2) améliorer les capacités opérationnelles de l'Union pour soutenir la gestion du trafic spatial, 3) appuyer les aspects réglementaires de la gestion du trafic spatial et 4) promouvoir l'approche de l'Union en matière de gestion du trafic spatial à l'échelle internationale.

3 ÉVALUER LES EXIGENCES ET LES INCIDENCES DE LA GESTION DU TRAFIC SPATIAL POUR L'UE

L'Union a besoin d'une **compréhension claire des exigences et des effets potentiels de l'évolution de la gestion du trafic spatial** sur les différentes parties prenantes européennes. Au-delà de la capacité de recenser les besoins et de fixer des exigences, cela implique de

⁸ Chaque collision génère des débris spatiaux.

⁹ En 2018, le CUPEEA a mis au point 21 lignes directrices pour la viabilité à long terme des activités menées dans l'espace extra-atmosphérique.

¹⁰ <https://trumpwhitehouse.archives.gov/presidential-actions/space-policy-directive-3-national-space-traffic-management-policy/>

mobiliser les différentes parties prenantes au sein des communautés à la fois civile et militaire et d'assurer la convergence au niveau commun.

La Commission et le haut représentant, dans le cadre de leurs compétences respectives, établiront un **processus de consultation et de discussion avec toutes les parties prenantes concernées dans l'Union** afin d'évaluer les besoins et les incidences des mesures de gestion du trafic spatial sur les différents domaines d'action de l'UE. Par exemple, dans le domaine des transports et en particulier de l'aviation, la cohérence entre la gestion du trafic spatial et la gestion du trafic aérien doit être assurée afin de garantir spécifiquement la sécurité et la sûreté de l'aviation ainsi que la viabilité de ses performances, en raison notamment de l'augmentation du trafic depuis l'espace et vers celui-ci et de la présence de débris incontrôlés qui rentrent dans l'espace aérien. La coopération entre les différents acteurs et autorités devrait donc être encouragée. À cette fin, un **mécanisme de consultation inclusif et transparent** sera mis en place pour recueillir les positions des parties prenantes concernées, y compris l'industrie spatiale européenne. Un dialogue régulier sur la gestion du trafic spatial portera entre autres sur les besoins spécifiques de l'écosystème spatial européen.

Tout en affirmant le principe d'une gestion du trafic spatial civile sous contrôle civil, l'approche de l'Union devrait également tenir compte des **besoins spécifiques en termes de défense et de sécurité** en tant que partie intégrante d'une culture stratégique commune dans le domaine spatial. Les exigences et les contraintes liées à la défense dans le cadre de la gestion du trafic spatial pourraient concerner l'exploitation de satellites militaires, de charges utiles militaires ou de services et satellites civils, qui ont des usages militaires, tels que le service public réglementé (PRS) de Galileo. L'armée pourrait également avoir des besoins liés à des domaines spécifiques d'opérations comme les missions et opérations de la politique de sécurité et de défense commune.

Mettre en évidence à la fois des besoins civils et militaires et analyser les effets de la gestion du trafic spatial dans les différents domaines d'action de l'Union incombera à la Commission et au haut représentant, avec le soutien de l'Agence européenne de défense (AED), pour consolider les besoins militaires spécifiques en question et agir en tant qu'interface militaire pour la gestion du trafic spatial.

Action n° 1:

D'ici la mi-2022, la Commission et le haut représentant entendent mettre en place un mécanisme de consultation avec toutes les parties prenantes concernées dans l'Union. Cela permettra de rassembler, d'ici le début de 2023, les exigences civiles et militaires concernant une approche de l'Union en matière de gestion du trafic spatial et de maintenir un dialogue régulier sur les évolutions dans ce domaine couvrant à la fois les besoins civils et militaires. Dans le cadre de ce mécanisme, l'Agence européenne de défense collaborera avec les États membres pour consolider les besoins militaires.

4 AMÉLIORER LES CAPACITÉS OPÉRATIONNELLES DE L'UE POUR SOUTENIR LA GESTION DU TRAFIC SPATIAL

Pour mener à bien les activités de gestion du trafic spatial, il est nécessaire de pouvoir observer en permanence ce trafic. Le système de l'Union de **surveillance de l'espace et de suivi des**

objets en orbite (SST) constitue le pilier opérationnel de l'approche de l'Union en matière de gestion du trafic spatial. Le consortium EU SST¹¹ fournit des données, des informations et des services liés à la surveillance et au suivi des objets spatiaux en orbite autour de la Terre. Il sera remplacé par le partenariat EU SST, conformément au règlement établissant le programme spatial de l'Union («règlement sur l'espace»)¹². Ce nouveau partenariat inclura davantage d'États membres désireux de participer et fournira des services supplémentaires pour les utilisateurs européens et internationaux¹³.

4.1 Vers un système autonome de l'Union de surveillance de l'espace et de suivi des objets spatiaux

Les travaux réalisés par le consortium EU SST depuis 2014 ont ouvert la voie au développement d'une **protection efficace et fiable des moyens spatiaux de l'Union, notamment des satellites du programme spatial de l'Union européenne, de ses États membres et d'autres opérateurs spatiaux** qui se sont enregistrés auprès du service.

À ce jour, le système EU SST fournit des services d'évitement de collision¹⁴ à plus de 260 satellites répartis en orbite terrestre basse ou moyenne et en orbite géostationnaire en utilisant les moyens civils et militaires des États membres qui restent sous le contrôle de ses États membres et de l'UE, conformément au règlement sur l'espace. En tant que composante «surveillance de l'espace» du programme spatial de l'Union, le système EU SST est la **capacité opérationnelle essentielle** pour la future gestion du trafic spatial de l'Union. Il soutient également d'autres politiques de l'Union nécessitant une prise de décision autonome¹⁵.

Pour faire face aux défis que pose la gestion du trafic spatial, l'Union doit continuer à développer ses capacités de surveillance de l'espace et de suivi des objets en orbite à un niveau d'autonomie suffisant, tout en tenant compte des travaux en cours menés par les États membres, y compris dans le cadre du Fonds européen de la défense (FED). Cela nécessite:

- *l'amélioration des performances des services EU SST et la mise au point de services SST supplémentaires* – La performance des capacités opérationnelles doit être renforcée pour faire face aux futurs défis opérationnels en matière de gestion du trafic spatial; la mise au point de nouveaux services afin de préparer l'Union aux défis opérationnels qui se poseront dans le cadre de la gestion du trafic spatial;
- *l'utilisation des nouvelles technologies* – De nouvelles technologies sont déjà appliquées aujourd'hui. Leur utilisation doit cependant être renforcée en prévision des nouveaux défis posés par la gestion du trafic spatial; et
- *la participation de l'écosystème industriel de l'Union* – L'industrie européenne contribue déjà au système EU SST. Toutefois, son potentiel pourrait être davantage

¹¹ Le consortium EU SST établi par la décision n° 541/2014/UE est l'entité fournissant les services de l'Union de surveillance de l'espace et de suivi des objets en orbite. Il se compose de sept États membres: la France, l'Allemagne, l'Italie, la Pologne, le Portugal, la Roumanie et l'Espagne.

¹²Règlement (UE) 2021/696 du Parlement européen et du Conseil du 28 avril 2021 établissant le programme spatial de l'Union et l'Agence de l'Union européenne pour le programme spatial et abrogeant les règlements (UE) n° 912/2010, (UE) n° 1285/2013 et (UE) n° 377/2014 et la décision n° 541/2014/UE (JO L 170 du 12.5.2021, p. 69).

¹³ Le règlement sur l'espace prévoit un budget de 200 000 000 EUR pour les services de SST.

¹⁴ L'article 55, paragraphe 1, point a), du règlement sur l'espace définit le service d'évitement des collisions fourni par le système EU SST comme suit: l'évaluation des risques de collision entre véhicules spatiaux ou entre véhicules spatiaux et débris spatiaux et le déclenchement potentiel d'alertes visant à éviter les collisions au cours des phases de lancement, d'orbite initiale, d'élévation en orbite, d'opérations en orbite et de retrait de service des missions des véhicules spatiaux;

¹⁵ Par exemple, la protection civile en cas de rentrée à risque d'objets spatiaux et la PESC/PSDC, comme rappelé dans la boussole stratégique.

exploité, notamment celui des PME et des start-up, en s'appuyant sur les services publics fournis par le système EU SST.

4.2 Améliorer et étendre les services EU SST

Le système EU SST fournit des services basés principalement sur l'inventaire d'objets spatiaux des États Unis, en le complétant avec ses propres données et celles des inventaires nationaux. La principale valeur ajoutée de l'EU SST consiste à jouer ce rôle d'intermédiaire en cas d'événements d'importance majeure, par exemple en produisant des données actualisées et plus précises grâce à la mobilisation ad hoc des moyens de l'EU SST et au traitement de données.

Jusqu'à présent, les États-Unis ont fourni des données sur les objets spatiaux de plus de 10 cm et continué d'améliorer leur inventaire. Pour augmenter sa résilience grâce à la diversité des sources, assurer son autonomie stratégique et soutenir la coopération avec ses partenaires, notamment par le partage de la charge, **l'Union doit accroître les performances de ses capacités opérationnelles en matière de surveillance de l'espace et de suivi des objets en orbite.** À cette fin, elle doit veiller à ce que:

- le partenariat EU SST poursuive les activités nécessaires pour pouvoir détecter tous les objets de 10 cm ou plus.

Des activités de développement de nouveaux moyens pourraient inclure, par exemple, la mise au point de capteurs spatiaux dans le cadre du programme de connectivité sécurisée ou des systèmes radar et de télescopes plus performants. Le développement de nouvelles technologies et de nouveaux capteurs doit tirer le meilleur parti des synergies civiles et de défense.

- Le partenariat EU SST a accès à davantage de moyens de surveillance de l'espace et de suivi des objets en orbite situés en dehors de l'Europe continentale.

La capacité à observer efficacement des objets spatiaux est directement liée au positionnement géographique des moyens utilisés (radars, télescopes et lasers). À ce jour, les moyens de l'Union sont principalement situés en Europe continentale. **Dans la mesure du possible, la couverture du ciel devrait être renforcée par des moyens contrôlés par l'Union situés en dehors du continent européen.**

En outre, le nombre de satellites lancés et le rythme des lancements croît rapidement, ce qui augmente automatiquement les alertes liées à l'évitement des collisions et aux rentrées dans l'atmosphère. Le consortium EU SST fournit trois services: l'évitement des collisions, qui aide les opérateurs de véhicules spatiaux à gérer les conjonctions de leurs satellites au cours des opérations spéciales et de routine, ainsi que l'analyse de rentrée atmosphérique et l'analyse de fragmentation. Le règlement sur l'espace introduit deux services supplémentaires: la réduction des débris et l'assainissement¹⁶.

Ces nouveaux services supplémentaires et la mise à niveau des services existants permettront de faire face aux nouveaux défis à venir dans l'espace, par exemple en lien avec les méga-constellations. S'appuyant sur les travaux déjà menés par le consortium EU SST, le futur partenariat EU SST devrait mettre au point des services supplémentaires liés à l'approche de l'Union en matière de gestion du trafic spatial. Ces services pourraient **soutenir les opérations de réduction des débris et compléter les opérations d'assainissement et d'entretien en**

¹⁶ La réduction des débris spatiaux vise à réduire la production de débris dans l'espace à l'avenir, tandis que l'assainissement a pour but de mettre au point des méthodes de gestion des débris spatiaux existants.

orbite, en augmentant la sécurité des opérations critiques, en développant des plateformes de communication et de coordination des opérateurs de satellites enregistrés en tant qu'utilisateurs du système EU SST et en fournissant un soutien en orbite en cas d'anomalies ou de situations d'urgence.

4.3 Développer de nouvelles technologies pour répondre aux exigences en matière de gestion du trafic spatial

Il conviendrait d'intensifier le développement de services d'évitement automatique des collisions ainsi que le recours à l'intelligence artificielle et à la technologie quantique pour faire face à l'augmentation du nombre d'objets spatiaux et d'utilisateurs du système EU SST. En outre, en raison de la hausse du nombre d'opérateurs de manière générale, l'Union devra veiller à ce que le taux de fausses alarmes (nombre de fausses alertes de collision) diminue afin de se concentrer sur les conjonctions les plus problématiques. L'Union répondra à ces défis technologiques au moyen d'activités de recherche et de développement essentielles pour favoriser la qualité des services SST fournis.

Pour ce faire, il sera nécessaire de **mobiliser des possibilités de financement disponibles au niveau de la Commission et des États membres**, y compris des synergies de financement ou la combinaison de fonds de l'Union et de fonds nationaux. Ces fonds pourraient éventuellement être complétés par des fonds de l'Agence spatiale européenne (ESA) à l'appui de la politique de l'Union, à condition que les intérêts de la sécurité de l'Union et de ses États membres soient protégés.

En outre, des synergies doivent être assurées entre les activités de recherche soutenues au titre d'Horizon Europe¹⁷ et les activités relevant **du programme européen de développement industriel dans le domaine de la défense (PEDID) et du FED.**

4.4 Tirer le meilleur parti de l'écosystème industriel de l'Union

L'industrie de l'Union joue un rôle direct dans le développement des capacités opérationnelles SST existantes: les entreprises de l'Union participent aux appels d'offres publiés par les membres du consortium EU SST. En conséquence, **jusqu'à 75 % des fonds provenant de l'Union destinés au consortium EU SST sont octroyés à l'industrie de l'Union par voie de sous-traitance**¹⁸. Il existe donc d'ores et déjà un écosystème industriel européen qui s'articule autour des services SST, lequel devrait être en mesure de contribuer à l'approche de l'Union en matière de gestion du trafic spatial.

Il est nécessaire de **veiller à ce que tout le potentiel que recèle l'industrie de l'Union, y compris en ce qui concerne le nouvel espace, soit exploité en tirant parti des services publics fournis par le système EU SST.** Les données SST pourraient ouvrir de réelles perspectives pour l'industrie de l'Union. **Le règlement sur l'espace prévoit l'élaboration d'un inventaire EU SST**¹⁹ **d'ici la fin 2024 grâce aux capteurs EU SST.** Cet inventaire²⁰

¹⁷ Dans le présent document, les références à «Horizon Europe» renvoient au programme spécifique d'exécution d'«Horizon Europe» et à l'Institut européen d'innovation et de technologie; les activités menées au titre de ces derniers sont axées exclusivement sur les applications civiles.

¹⁸ Les 25 % restants sont absorbés par les entités nationales participant au consortium EU SST.

¹⁹ Registre et historique cohérents de données traçables (par exemple, informations relatives aux objets, données de mesure, données orbitales, incertitudes) tenus à jour par un système unique.

²⁰ L'inventaire EU SST devrait être disponible d'ici la fin 2024.

s'appuiera sur les travaux réalisés ces dernières années grâce à la création d'une plateforme de partage de données EU SST (base de données EU SST²¹). Le renforcement des capacités opérationnelles SST et le développement de moyens supplémentaires situés en dehors de l'Europe continentale permettra d'améliorer encore la qualité du futur inventaire de l'Union. Certaines couches de données issues de cet inventaire et de la plateforme de partage de données connexe seront mises à la disposition des entreprises de l'Union aux fins d'activités de recherche liées au développement, en Europe et au niveau international, de services de gestion du trafic spatial dérivés présentant une valeur ajoutée.

Il est par ailleurs nécessaire d'intensifier le dialogue avec l'industrie de l'Union associée aux services SST. L'objectif est d'**utiliser au mieux les capacités et l'innovation de l'Union dans le domaine des services SST**. Cette démarche doit prendre la forme d'actions lancées par le partenariat EU SST visant à tirer parti du potentiel d'innovation de l'industrie de l'Union. Des mesures spécifiques pourraient comprendre l'organisation régulière de **journées de l'industrie** au cours desquelles les entreprises auraient la possibilité de présenter les nouvelles technologies et innovations ou, comme dans le cadre de l'**initiative CASSINI**²², l'organisation de hackathons dédiés aux PME et aux start-up, des appels d'offres, des subventions, des prix, entre autres.

En plus de stimuler l'innovation, ces mesures enrichiront le partenariat EU SST des dernières évolutions technologiques.

²¹ La base de données EU SST est la plateforme de partage, de stockage et de diffusion de données et d'informations au sein du système EU SST (par exemple, informations relatives aux objets, données orbitales, demandes de tâches, inventaires nationaux et inventaire EU SST); elle est reliée aux centres opérationnels des États membres.

²² https://ec.europa.eu/defence-industry-space/eu-space-policy/space-research-and-innovation/cassini-space-entrepreneurship-initiative_en

Action n° 2: La Commission, avec le soutien du partenariat EU SST, entend:

a) améliorer la performance des services existants:

- d'ici la mi-2023 (phase préparatoire), approfondir l'analyse d'architecture portant sur les futurs besoins en matière de gestion du trafic spatial, y compris l'identification des ressources nécessaires pour améliorer l'efficacité et la performance du système EU SST, afin qu'il puisse détecter tous les objets de plus de 10 cm, et
- d'ici à 2025 (phase de mise en œuvre), commencer le déploiement de moyens supplémentaires;

b) concevoir de nouveaux services:

- d'ici la mi-2023, proposer de nouveaux services pour relever les défis à venir en matière de gestion du trafic spatial,
- d'ici à 2025, approuver les nouveaux services qui deviendront opérationnels;

c) promouvoir la technologie:

- d'ici la fin 2023, se concerter avec l'industrie de l'Union afin de créer un forum dédié à l'enrichissement mutuel en matière de technologies et d'innovation,
- d'ici la fin 2023, élaborer un plan de recherche détaillé ciblant les nouvelles technologies, et
- d'ici la fin 2025, évaluer son processus de mise en œuvre.

Action n° 3: La Commission entend lancer des actions spécifiques dans le cadre de l'initiative CASSINI afin d'exploiter pleinement le potentiel d'innovation des start-up.

Action n° 4: En coordination avec le partenariat EU SST, la Commission entend permettre à l'industrie:

- d'ici à 2023, d'accéder à certains éléments de la plateforme de partage de données; et
- d'ici à 2025, d'accéder à certains éléments du futur inventaire EU SST.

5 FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT D'ASPECTS RÉGLEMENTAIRES EN MATIÈRE DE GESTION DU TRAFIC SPATIAL

L'approche de l'Union en matière de gestion du trafic spatial porte également sur les aspects réglementaires de cette dernière. Elle comprendra des mesures non contraignantes (normes et lignes directrices) ainsi que des obligations contraignantes (dispositions législatives) au niveau de l'Union.

5.1 Suivi de l'élaboration de normes et lignes directrices relatives à la gestion du trafic spatial

Les **avantages que les normes présentent** pour l'industrie européenne sont nombreux²³. Les normes relatives à la gestion du trafic spatial élaborées par des parties prenantes du secteur

²³ Le 2 février 2022, la Commission a adopté la communication «Une stratégie de l'UE en matière de normalisation: Définir des normes mondiales à l'appui d'un marché unique européen résilient, vert et numérique», COM(2022) 31 final, qui met l'accent sur le lien entre la normalisation et la diffusion de valeurs, la primauté industrielle, l'évolution du paysage géopolitique et le rôle de l'Union en tant qu'acteur de confiance dans l'élaboration de normes mondiales.

spatial visent à garantir l'interopérabilité et la sûreté, à réduire les coûts et à faciliter les manœuvres spatiales. Les normes aident les fabricants à réduire les coûts, à anticiper les exigences techniques et à accroître la productivité, l'innovation et l'efficacité.

Le secteur spatial est hautement technique et il est nécessaire d'utiliser des normes à tous les stades de la chaîne de valeur. Ces normes sont adoptées par les organismes de normalisation nationaux, européens et internationaux. D'autres organes techniques des Nations unies jouent un rôle important dans la mise en place de normes sectorielles internationales. **Outre les organismes de normalisation traditionnels²⁴, il existe plusieurs acteurs spécifiques** dans le secteur spatial²⁵. Des lignes directrices relatives au secteur spatial sont également élaborées dans le cadre des Nations unies, le dernier exemple en date étant les lignes directrices aux fins de la viabilité à long terme des activités spatiales²⁶. Les normes et lignes directrices relatives à la gestion du trafic spatial ont une incidence directe sur l'utilisation sûre et viable de l'espace extra-atmosphérique.

L'Union devrait encourager une approche commune de l'UE en matière de normes, car celles-ci ont un effet concret sur l'élaboration du futur système mondial de gestion du trafic spatial. Un **forum spécifique**, visant à garantir une approche intégrée de l'Union en matière de gestion du trafic spatial au sein des enceintes internationales de normalisation qui traitent de ce domaine, sera mis en place en étroite coopération avec les États membres. Tous les autres acteurs de l'Union, tels que le partenariat EU SST et l'industrie de l'Union, auront la possibilité d'y participer.

5.2 Élaboration et promotion de normes et lignes directrices relatives à la gestion du trafic spatial

L'Union devrait faciliter l'élaboration de normes et lignes directrices relatives à la gestion du trafic spatial visant à garantir une utilisation sûre et viable de l'espace.

Pour cette raison, l'Union devrait être **à l'avant-garde de l'élaboration de lignes directrices et normes relatives à la gestion du trafic spatial**. Elle devrait être **proactive** pour ce qui est de garantir l'élaboration de normes internationales, lorsque cela est possible et nécessaire, et d'élaborer ses propres normes, le cas échéant. En outre, l'Union devrait donner la priorité aux normes et lignes directrices les plus pertinentes et **promouvoir leur mise en œuvre** au moyen d'une boîte à outils et de recommandations.

La Commission a l'intention d'**élaborer une boîte à outils** fondée sur des normes et lignes directrices relatives à la gestion du trafic spatial définies, qui pourrait aider les États membres dans l'octroi de licences pour la fourniture de services sur leur territoire, demandées par les opérateurs de satellites. L'objectif est de veiller à ce que les risques liés au trafic spatial (en particulier en ce qui concerne les interférences et l'évitement des collisions) soient identifiés et atténués. Cette approche serait similaire à la boîte à outils de l'UE pour la sécurité des réseaux 5G²⁷.

Tout en travaillant étroitement avec les États membres dans le domaine de la normalisation, la Commission pourrait apporter son soutien à la sélection des normes et lignes directrices

²⁴ Organismes nationaux de normalisation, CEN/CENELEC et Organisation internationale de normalisation (ISO).

²⁵ Par exemple, la coopération européenne pour la normalisation dans le domaine spatial (ECSS), le comité consultatif pour les systèmes de données spatiales (CCSDS) et le Comité de coordination inter-agences sur les débris spatiaux (IADC).

²⁶ Lignes directrices aux fins de la viabilité à long terme des activités spatiales, A/AC.105/2018/CRP.20, 27 juin 2018.

²⁷ [Boîte à outils de l'UE pour la sécurité des réseaux 5G | Façonner l'avenir numérique de l'Europe \(europa.eu\)](#)

relatives à la gestion du trafic spatial qu'il conviendrait de promouvoir au niveau de l'Union. Ces normes pourraient par exemple porter sur l'utilisation de dispositifs actifs destinés à faciliter le suivi des satellites, sur l'alerte en cas d'incident majeur ou de rentrée, ainsi que sur l'élaboration de lignes directrices se rapportant à des cas particuliers de gestion du trafic spatial, comme les satellites non manœuvrables ou les constellations.

5.3 Encourager l'utilisation des normes et lignes directrices relatives à la gestion du trafic spatial

Afin de favoriser l'utilisation, par les opérateurs de l'Union, des lignes directrices et normes recommandées au niveau de l'Union, **des mesures d'incitation seront mises en place**. Par exemple, l'Union envisagera:

- d'utiliser un **label «espace sûr»**, similaire au concept de label écologique. Les entreprises et les opérateurs utilisant le label pourraient accroître leur part de marché en s'adressant à des clients soucieux de la sûreté et de la viabilité des opérations spatiales;
- d'adapter les **critères d'attribution** de manière à encourager l'utilisation des lignes directrices et normes recommandées dans le cadre d'instruments de l'Union pertinents (Horizon Europe, règlement relatif au programme spatial, InvestEU, FED, et autres initiatives spatiales, par exemple);
- de dresser une **liste des entreprises et des opérateurs** qui mettent en œuvre des lignes directrices ou normes relatives à la gestion du trafic spatial.

Tout instrument d'incitation nécessiterait la mise en place d'un **mécanisme de supervision de la mise en œuvre des lignes directrices et normes recommandées**. En étroite coopération avec les États membres, l'Union envisagera la mise en place d'un **mécanisme de certification pour la gestion du trafic spatial** afin de pouvoir vérifier que les entreprises mettent en œuvre les lignes directrices et normes recommandées.

5.4 Vers des obligations en matière de gestion du trafic spatial

À court terme, il conviendrait de prévoir certaines obligations limitées entraînant des coûts modérés pour l'industrie. En raison de la forte augmentation du trafic vers l'espace et depuis celui-ci, ainsi que du nombre de satellites sur les différentes orbites, et compte tenu de la nécessité d'éviter que de nouvelles collisions n'engendrent davantage de débris, il y a lieu d'imposer certaines obligations à l'ensemble des opérateurs de satellites. Par conséquent, il conviendrait de présenter une proposition législative imposant à tous les opérateurs de satellites qui fournissent des services au sein de l'Union de **s'enregistrer auprès d'un service d'évitement des collisions** présentant un niveau de performances au moins similaire à celui des services actuellement proposés par le système EU SST.

En outre, les entités chargées des services d'évitement des collisions devraient disposer de mécanismes de communication et de contacts (c'est-à-dire un annuaire des opérateurs) aux fins de la gestion des conjonctions avec d'autres prestataires de services, de manière à garantir des réponses rapides et des manœuvres d'évitement coordonnées.

À moyen terme, il conviendrait d'élaborer, en consultation avec les États membres, une approche réglementaire plus globale en matière de gestion du trafic spatial afin de recenser les domaines pour lesquels des dispositions législatives sont nécessaires, sans pour autant

compromettre la compétitivité de l'industrie de l'Union, conformément aux compétences respectives de l'Union et de ses États membres.

Certains États membres ont adopté une législation nationale en matière de gestion du trafic spatial. D'autres envisagent la possibilité d'adopter des mesures nationales. Une fragmentation de l'approche de l'espace au niveau de l'Union empêche non seulement l'émergence d'un marché intérieur performant, important pour mettre au point des biens et services de l'Union associés à l'utilisation de l'espace, mais peut également avoir des répercussions négatives sur d'autres politiques de l'Union, telles que le climat, l'environnement et les transports, en particulier dans le secteur de l'aviation, où des efforts sont déployés pour réduire la fragmentation de l'espace aérien européen. Une approche cohérente au niveau de l'Union apparaît nécessaire. À cette fin, sur la base des besoins exprimés par les **parties prenantes de l'Union** et des règles et normes recensées, et après avoir dûment associé les États membres au processus de consultation, l'Union devrait présenter une **proposition législative portant sur les règles relatives à la gestion du trafic spatial**.

Cette proposition législative devrait viser à établir des conditions de concurrence équitable au niveau de l'Union, qui garantiraient que les opérateurs les plus vertueux ne soient pas pénalisés. Elle devrait également garantir que les opérateurs de l'Union ne subissent pas de distorsions de concurrence par rapport aux opérateurs établis en dehors de l'Union avantagés par des normes moins strictes, par exemple en imposant l'égalité de traitement entre opérateurs de l'Union et opérateurs de satellites ayant l'intention de fournir des services au sein de l'Union.

Sur le fond, l'éventuelle proposition pourrait se contenter de fixer des exigences essentielles en matière de gestion du trafic spatial qui soient fondées sur les exigences existantes au niveau de l'Union en matière de gestion du trafic aérien. Par la suite, les organisations européennes de normalisation pourraient élaborer les exigences techniques pertinentes pour la gestion du trafic spatial sous la forme de normes ou de lignes directrices harmonisées. Les fabricants et les opérateurs seraient ainsi en mesure de prouver que ces exigences essentielles sont respectées.

Action n° 5: La Commission et le haut représentant, en fonction de la compétence de l'Union concernée et en étroite coopération avec les États membres, entendent:

- d'ici la fin 2023, créer le forum nécessaire pour assurer une diffusion d'informations et une coordination efficaces dans l'Union en ce qui concerne les normes et lignes directrices élaborées au niveau international.

Avec le soutien du partenariat EU SST, de l'industrie de l'Union et de l'ESA, ce forum permettra:

- a) l'élaboration de nouvelles normes européennes et internationales;
- b) la promotion de normes et de lignes directrices sélectionnées au niveau de l'Union; et
- c) la création d'une boîte à outils pour aider les États membres dans l'octroi de licences demandées par les opérateurs de satellites.

Action n° 6: En coopération étroite avec les États membres, la Commission entend:

- d'ici la fin 2023, recenser les mesures d'incitation possibles et définir un mécanisme de certification en vue de la mise en œuvre des normes et lignes directrices relatives à la gestion du trafic spatial; et

- d'ici la fin 2024, mettre en place un mécanisme de certification et mettre en œuvre des mesures d'incitation.

Action n° 7: En coopération étroite avec les États membres, la Commission entend:

- d'ici la fin 2023, proposer un premier ensemble limité d'obligations;

- d'ici la mi-2024, recenser les domaines susceptibles d'être inclus dans un acte législatif l'Union sur la gestion du trafic spatial; et

- d'ici la fin 2024, présenter une proposition d'acte législatif de l'Union portant sur la gestion du trafic spatial.

6 PROMOUVOIR L'APPROCHE DE L'UNION EN MATIÈRE DE GESTION DU TRAFIC SPATIAL À L'ÉCHELLE MONDIALE

L'approche de l'Union en matière de gestion du trafic spatial vise à contribuer à un effort mondial, en associant les capacités et les outils régionaux existants à une ambition collective de coopération mondiale. Il s'agit là de la «voie externe» de l'approche de l'Union en matière de gestion du trafic spatial, qui défendra activement des solutions pragmatiques et concrètes en vue de parvenir à une gestion plus globale du trafic spatial. Elle respecterait les valeurs et principes fondamentaux de l'Union concernant l'espace extra-atmosphérique, tout en préservant les intérêts diplomatiques, économiques et politiques de cette dernière ainsi que ceux de ses États membres.

6.1 Promouvoir une gestion multilatérale du trafic spatial

L'approche de l'Union vise à contribuer à une gestion du trafic spatial assurée au niveau international. D'ores et déjà, l'Union:

- encourage la **préservation d'un environnement spatial sûr, sécurisé et viable** et l'utilisation pacifique de l'espace extra-atmosphérique sur une base équitable et mutuellement acceptable;
- fait valoir l'importance de **mesures de transparence et de confiance**; et
- défend, dans le cadre des Nations unies, **un comportement responsable dans l'espace extra-atmosphérique**.

En s'inspirant de ces principes, l'approche de l'Union en matière de gestion du trafic spatial **donnera la préférence à une approche multilatérale en la matière dans le cadre des Nations unies**. Au titre de son approche en matière de gestion du trafic spatial, l'Union s'efforcera de favoriser le dialogue sur la gestion du trafic spatial dans les enceintes compétentes des Nations unies, en particulier le Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique (CUPEEA), mais aussi au sein de la Conférence du désarmement, dans le but de lancer une discussion à l'Assemblée générale des Nations unies. L'Union déterminera quels sont les organes des Nations unies compétents, susceptibles de soutenir ces activités ou d'y contribuer, et entamera un dialogue avec eux. L'Union internationale des télécommunications, par exemple, participe déjà à la gestion des orbites et à l'attribution des fréquences et gère couramment les activités de normalisation dans différents domaines. L'Organisation de l'aviation civile internationale prend également part à l'élaboration de normes dans les domaines où il existe une interaction entre opérations spatiales et aviation civile.

L'acceptation par l'Union des traités et conventions pertinents des Nations unies sur l'espace extra-atmosphérique, demandée à maintes reprises par les États membres, contribuerait à renforcer la crédibilité de l'Union quand elle encourage à une utilisation viable de l'espace et à des comportements responsables dans l'espace, et à consolider sa position et sa légitimité au niveau international. Les règles internationales applicables aux activités spatiales sont fixées dans cinq conventions internationales, communément désignées par l'expression «traités des Nations unies relatifs à l'espace extra-atmosphérique», qui ne reconnaissent actuellement pas la participation d'organisations internationales. L'Accord sur le sauvetage des astronautes, le retour des astronautes et la restitution des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique, la Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux et la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique permettent la participation d'organisations internationales, sans pour autant placer ces dernières sur un pied d'égalité avec les États parties. Compte tenu de la compétence exercée par l'Union dans le domaine spatial parallèlement à ses États membres, il conviendrait de prendre des mesures pour étudier la possibilité de sa participation à l'accord et aux deux conventions susmentionnés, tout en préservant ses intérêts spécifiques liés à la mise en œuvre du programme spatial.

6.2 Vers des contributions régionales à un effort mondial en matière de gestion du trafic spatial

Dans l'idéal, le futur régime de gestion du trafic spatial devrait être organisé à l'échelle mondiale. À l'heure actuelle, très peu de pays peuvent déployer de manière indépendante un système SST performant à l'échelle mondiale, capable d'assurer les services nécessaires à la gestion du trafic spatial, tels que décrits à la section 4, ou de définir et de superviser les aspects

réglementaires de cette gestion, décrits à la section 5. Pour cette raison, la formation de partenariats et le partage de la charge liée à la gestion du trafic spatial au moyen de capacités et de normes complémentaires constituent une solution pratique dans l'intérêt de tous.

En outre, la gestion du trafic spatial repose sur un certain niveau de confiance entre les nations actives dans le secteur spatial et nécessite des systèmes redondants. **Une approche fondée sur les contributions régionales constitue un moyen pragmatique et ascendant** de renforcer cette confiance et de garantir la redondance nécessaire. Une fois que les différentes composantes régionales de la gestion du trafic spatial auront fait leurs preuves et seront suffisamment concordantes, et lorsqu'un consensus adéquat sur les différentes règles et normes décrites à la section 4 aura été atteint, ces composantes régionales pourront vraisemblablement être intégrées dans une gestion mondiale, dont la gouvernance appropriée reste à déterminer.

L'élaboration de l'approche de l'Union en matière de gestion du trafic spatial au sein de l'Union européenne n'est que la première étape d'un processus plus général. L'objectif sera d'élargir l'approche de l'Union en matière de gestion du trafic spatial, en partant de l'Union et de ses États membres, pour parvenir à une approche commune à toute l'Europe et, sur cette base, d'entamer un processus au niveau international, tant au sein des Nations unies qu'au niveau bilatéral. Il est donc important de promouvoir le concept d'approche multilatérale composée de contributions régionales auprès des partenaires extérieurs.

6.3 Faire des États-Unis un interlocuteur privilégié

Les États-Unis constituent l'acteur le plus avancé en matière de gestion du trafic spatial, ayant investi des milliards de dollars dans des capacités SST au cours des vingt dernières années. En conséquence, ils disposent des capacités SST les plus performantes au monde et partagent leurs données dans le monde entier. Ils ont commencé, dans le cadre de la directive sur la politique spatiale 3, à élaborer une approche spécifique dans le domaine de la gestion du trafic spatial.

Si l'Union doit d'abord élaborer sa propre approche en la matière, elle doit le faire en étroite coopération avec les États-Unis. Lors du sommet UE-États-Unis, qui s'est tenu en juin 2021, les deux parties ont convenu de **mettre en commun leurs approches respectives en matière de gestion du trafic spatial**. À cet égard et dans le contexte de l'intensification des activités américaines dans ce domaine, la Commission et le haut représentant **étudieront les moyens d'assurer une coopération plus étroite** ainsi qu'une interopérabilité et une complémentarité mutuelles avec les États-Unis en matière de gestion du trafic spatial.

6.4 Dialogues avec d'autres pays tiers

L'Union mènera une **diplomatie active en ce qui concerne la gestion du trafic spatial**. Les discussions avec les partenaires internationaux devraient se concentrer sur les questions civiles (opérations, normalisation, etc.), mais devraient aussi accorder une large place aux enjeux de sécurité et de défense liés à la gestion du trafic spatial. Il s'agirait en particulier de promouvoir l'approche de l'Union en matière de gestion du trafic spatial en ce qui concerne des **points pertinents, tels que la sûreté opérationnelle et la viabilité à long terme** de l'environnement orbital, notamment en **attisant l'intérêt porté aux services de l'Union** accessibles à une communauté internationale élargie (par exemple, système EU SST).

Action n° 8: La Commission et le haut représentant, en fonction de la compétence de l'Union concernée, en coopération avec les États membres, entendent entamer un dialogue avec les

Nations unies pour déterminer quels sont les organes spécifiques responsables de la gestion du trafic spatial, ou pour contribuer à la création de tels organes, en vue de mettre en œuvre des solutions concrètes en la matière au niveau mondial.

Action n° 9: D'ici la mi-2022, la Commission entend explorer les possibilités de participation de l'Union à l'Accord sur le sauvetage des astronautes, le retour des astronautes et la restitution des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique, à la Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux et à la Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique. À cette fin, la Commission entend analyser et préparer les éventuelles mesures nécessaires pour mettre en œuvre les obligations consacrées par ces conventions.

Action n° 10: La Commission et le haut représentant, en fonction de la compétence de l'Union concernée, en étroite coopération avec les États membres, entendent:

- promouvoir une approche régionale en matière de gestion du trafic spatial auprès des pays tiers et des partenaires des enceintes régionales concernées, afin de préparer la mise en place future d'un système mondial de gestion du trafic spatial fondé sur des contributions régionales;
- poursuivre le dialogue avec les États-Unis en vue d'assurer une coopération plus étroite et une interopérabilité mutuelle sur les questions liées à la gestion du trafic spatial;
- aborder systématiquement la gestion du trafic spatial dans les dialogues relatifs à l'espace menés avec les pays tiers.

7 CONCLUSION

En tant que contribution de l'Union à un défi mondial de l'action publique, la présente communication conjointe vise à donner le coup d'envoi d'une approche de l'Union cohérente et coordonnée en matière de gestion du trafic spatial, pour l'Union et ses États membres, et à promouvoir la position de cette dernière en la matière dans les enceintes internationales et multilatérales.

L'Union doit agir dès maintenant, rapidement, collectivement et résolument, pour garantir une utilisation sûre, sécurisée et viable de l'espace. La communication conjointe propose une approche de l'Union dynamique et évolutive, composée d'actions concrètes en matière de gestion du trafic spatial, afin de préserver les intérêts de l'Union et de ses États membres dans le plein respect de leurs compétences respectives.

Ces actions consistent notamment à évaluer les exigences relatives à la gestion du trafic spatial en matière civile et de défense dans l'Union, à améliorer les capacités opérationnelles de l'Union en vue de soutenir la gestion du trafic spatial sur le plan des services et des technologies, à favoriser le développement d'aspects réglementaires en matière de gestion du trafic spatial pour aboutir à des dispositions législatives pertinentes, et à promouvoir l'approche de l'Union en matière de gestion du trafic spatial à l'échelle mondiale.

Ces efforts renforceront la résilience de l'infrastructure spatiale de l'Union et de ses États membres, dont dépendent nos sociétés et nos économies, offriront une plus grande sécurité aux opérateurs, soutiendront la compétitivité de l'industrie européenne et, avec le concours de nos partenaires, apporteront une contribution concrète à l'effort mondial visant à soutenir les applications et services spatiaux au cours des prochaines décennies.