

Transport aérien: créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté et concurrence (modif. règlement (CEE) n° 95/93)

2001/0140(COD) - 30/04/2008 - Document de suivi

La Commission a présenté une communication relative à l'application du règlement (CE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, tel que modifié par le règlement (CE) n° 793/2004.

Les changements apportés en 2004 avaient pour but d'utiliser plus efficacement les capacités disponibles en quantité limitée dans les aéroports saturés de la Communauté, sans modifier fondamentalement le système actuel d'attribution des créneaux horaires. À cette fin, le règlement (CE) n° 793/2004 a introduit de nouvelles dispositions relatives à l'accès au marché et aux nouveaux entrants, au contrôle de l'application et à l'indépendance du coordonnateur. L'obligation imposée aux États membres de mettre en place des sanctions en vue de prévenir l'utilisation abusive des créneaux horaires dans les aéroports coordonnés a favorisé une meilleure utilisation des capacités existantes. La procédure d'attribution de créneaux horaires a également été améliorée. Malgré ces nouvelles dispositions, les parties intéressées et les États membres estiment que certaines dispositions ne sont pas encore pleinement mises en œuvre. Le présent rapport de la Commission vient étayer cette conclusion. En effet, plusieurs aspects soulèvent encore des difficultés :

- en dépit de l'obligation incombant aux États membres de garantir l'indépendance fonctionnelle et financière du coordonnateur dans les aéroports coordonnés, il semble que l'application de ces dispositions reste lacunaire dans certains cas ;
- des problèmes importants demeurent dans certains États membres en ce qui concerne la transparence totale des informations détenues par les coordonnateurs et les facilitateurs d'horaires sur les créneaux historiques, demandés, attribués et disponibles ;
- si les lignes directrices locales peuvent permettre d'améliorer l'utilisation des créneaux existants dans les aéroports coordonnés, il convient de s'assurer qu'elles sont conformes au droit communautaire ;
- dans un certain nombre d'aéroports saturés de la Communauté européenne, des transporteurs aériens échangent des créneaux contre de l'argent ou une autre forme de contrepartie. Des doutes ont été formulés quant à la compatibilité de cette pratique avec le règlement ;
- enfin, il existe une nécessité pressante de faire correspondre véritablement les créneaux avec les plans de vol, pour éviter des utilisations abusives des créneaux et garantir la conformité avec le règlement.

L'objet de la présente communication est d'exposer la position de la Commission sur les points énoncés ci-dessus :

Indépendance du coordonnateur : la Commission considère que l'indépendance du coordonnateur est une condition essentielle à la bonne exécution des tâches qui lui sont confiées. La séparation fonctionnelle implique, entre autres, que le coordonnateur agisse de manière autonome vis-à-vis de l'organisme gestionnaire de l'aéroport, des prestataires de services ou des compagnies aériennes exploitant des liaisons au départ de l'aéroport en question, ne reçoive pas de consignes de leur part et ne soit pas tenu de leur présenter de rapport. Le système de financement des activités du coordonnateur devrait être conçu de

manière à permettre à ce dernier d'être indépendant, sur le plan financier, de toute partie intéressée directement concernée par ses activités ou ayant un intérêt dans ses activités. Le coordonnateur devrait donc tenir des comptabilités séparées et gérer des budgets distincts.

Nouveaux arrivants : le règlement prévoit que les créneaux horaires placés dans le pool établi par le coordonnateur sont distribués aux transporteurs aériens demandeurs. 50 % de ces créneaux sont attribués d'abord aux nouveaux arrivants, à moins que les demandes de ceux-ci ne représentent moins de 50 %. La question a été posée de savoir si l'obligation qui incombe au coordonnateur d'attribuer les créneaux placés dans le pool selon une répartition à 50/50 exactement se rapportait uniquement à la première attribution des créneaux du pool environ quatre mois avant le début des saisons d'été et d'hiver à prendre en considération, ou si elle s'appliquait tout au long de la saison de programmation. La Commission est d'avis que les dispositions du règlement devraient être appliquées de manière permanente, c'est-à-dire tout au long de la saison aéronautique.

Transparence des données relatives aux horaires : la transparence des données est capitale pour garantir une procédure objective d'attribution des créneaux horaires. Par conséquent, la Commission invite les États membres à s'assurer que les coordonnateurs se conforment pleinement aux dispositions du règlement et à inciter tous les coordonnateurs et les facilitateurs d'horaires à communiquer les informations sur les horaires dont ils disposent à la base de données combinée.

Lignes directrices locales : le règlement prévoit que les lignes directrices peuvent tenir compte d'éventuelles considérations environnementales, relatives au bruit notamment. Toutefois, toute restriction d'exploitation reposant sur de telles considérations doit être compatible avec le droit communautaire. La Commission estime notamment que de telles restrictions doivent être conformes au règlement (CEE) n° 2408/92 qui précise, entre autres, que les restrictions ne doivent pas comporter de discrimination fondée sur la nationalité ou l'identité des transporteurs aériens, ni fausser indûment la concurrence entre les transporteurs aériens. Les restrictions d'exploitation ayant pour but de réduire les nuisances sonores doivent également être conformes aux dispositions de la directive 2002/30/CE.

Échange de créneaux : l'application du règlement n'a pas encore systématiquement abouti à une utilisation optimale des créneaux. La Commission reconnaît néanmoins que des échanges de créneaux contre de l'argent ou une autre forme de contrepartie, procédé plus communément appelé «marché secondaire», se font dans plusieurs aéroports saturés. Ce procédé a présenté plusieurs avantages en permettant notamment la création de services supplémentaires sur des routes spécifiques. Étant donné que ces échanges ne sont pas formellement interdits, la Commission n'ouvrira pas de procédures d'infraction à l'encontre des États membres dans lesquels ce type d'échange se fait de façon transparente, dans le respect de toutes les autres dispositions administratives pour l'attribution de créneaux prévues par la législation applicable. Si, pour des raisons touchant à la concurrence, il apparaît nécessaire de réviser la législation en vigueur, la Commission présentera des propositions à cette fin.

Cohérence entre l'attribution des créneaux et les plans de vol : l'expérience a montré que les autorités compétentes en matière de gestion du trafic aérien et les coordonnateurs vérifient rarement de manière systématique et harmonisée que les plans de vol correspondent aux créneaux disponibles dans les aéroports, notamment à ceux attribués à l'aviation générale. Conformément au «Plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe», la mesure d'exécution relative à la gestion des courants de trafic aérien, qui doit être adoptée par la Commission en 2008 sur le fondement du règlement (CE) n° 551/2004, définira un mécanisme visant à renforcer la cohérence entre l'attribution des créneaux et les plans de vol.

La Commission continuera à surveiller le fonctionnement du règlement et se concentrera sur la mise en œuvre correcte du règlement par les États membres. Au vu des résultats, la Commission déterminera s'il est nécessaire de présenter une proposition de modification du règlement.