

Services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union

2011/0397(COD) - 01/12/2011 - Document de base législatif

OBJECTIF : améliorer l'efficacité et la qualité globale des services d'assistance en escale au profit des usagers (compagnies aériennes) et des utilisateurs finals (passagers et commissionnaires de transport) dans les aéroports de l'Union.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : d'après les estimations de la Commission et des parties concernées, les recettes de l'assistance en escale (toutes catégories confondues) se montent à **50 milliards EUR au niveau mondial**. En Europe, l'emploi dans le secteur est estimé à au moins 60.000 personnes. Les coûts des compagnies aériennes liés aux services d'assistance en escale représentent 5 à 12% de leurs coûts d'exploitation.

En 1996, la Communauté européenne a adopté **la directive 96/67/CE** du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté. Cette directive a été la première étape de l'ouverture et de l'harmonisation progressives de l'accès au marché de l'assistance en escale. Il ressort de la consultation organisée par la Commission et de l'évaluation de la directive en vigueur que **le cadre juridique actuel n'est plus adapté aux besoins**. Le problème est double: i) la fourniture des services d'assistance en escale manque d'efficacité, en raison de barrières à l'entrée et de l'expansion du transport aérien, et ii) la qualité globale des services ne suit pas l'évolution des besoins en matière de fiabilité, de résilience, de sécurité et de sûreté, ainsi que de protection de l'environnement.

Il est donc nécessaire **d'améliorer l'efficacité et la qualité globale des services d'assistance en escale** au travers des objectifs suivants :

- faire en sorte que les compagnies aériennes disposent d'un choix accru de solutions d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union;
- harmoniser et clarifier les conditions administratives nationales d'accès au marché (agréments);
- assurer des conditions de concurrence homogènes au niveau de chaque aéroport entre les entreprises d'assistance en escale exerçant leurs activités sous des régimes différents;
- renforcer la coordination entre les prestataires de services d'assistance en escale au niveau de chaque aéroport (les exploitants d'aéroport assurant la coordination au sol au sein du réseau aérien de l'Union dans le cadre de l'approche porte-à-porte);
- clarifier le cadre juridique relatif à la formation et au transfert du personnel.

ANALYSE D'IMPACT : **quatre trains de mesures** (outre l'option consistant à maintenir le cadre existant) ont été pris en compte pour évaluer la manière dont la directive 96/67/CE pourrait être révisée :

- **Le train de mesures TM1** améliorerait le système en apportant à la directive des modifications minimales, accompagnées dans la mesure du possible d'orientations.
- **Le train de mesures TM2** vise à améliorer le système actuel par un ensemble de mesures plus ambitieux.
- **Le train de mesures TM3** cherche à améliorer le système actuel par des mesures stratégiques de forte intensité, assurant l'harmonisation intégrale du cadre juridique du marché de l'assistance en escale.

Il ressort de l'analyse d'impact que seul le train de mesures **TM2** satisfait pleinement aux objectifs définis.

BASE JURIDIQUE : article 100 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : la proposition porte sur l'adoption d'un règlement relatif aux services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union. Ce nouveau règlement doit remplacer et abroger la directive 96/67/CE en vigueur actuellement. Les principaux éléments de la proposition sont les suivants :

- **Ouverture complète du marché de l'auto-assistance et passage du nombre minimal de prestataires de services à trois dans les grands aéroports** : tout usager d'aéroport devrait être autorisé à pratiquer l'auto-assistance. En outre, le nombre de prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale aux tiers ne devrait pas être inférieur à trois dans les grands aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 5 millions de passagers ou à 100.000 tonnes de fret.
- **Reconnaissance mutuelle des agréments, soumis à des exigences harmonisées** : la reconnaissance mutuelle des agréments nationaux, soumis à des exigences harmonisées réduira les coûts administratifs incombant aux opérateurs et réduira les barrières à l'entrée.
- **Meilleure gestion des infrastructures centralisées** : la proposition inclut un cadre juridique clair pour la définition des infrastructures centralisées et l'établissement des redevances à percevoir des prestataires de services d'assistance en escale et des compagnies aériennes pratiquant l'auto-assistance pour l'utilisation des infrastructures centralisées.
- **Séparation juridique des aéroports et de leurs activités d'assistance en escale** : la proposition prévoit que les aéroports exercent leurs activités d'assistance en escale via un organisme doté de la personnalité juridique, distinct de l'entité chargée des activités de gestion d'aéroport.
- **Amélioration de la procédure d'appel à la concurrence** : la proposition prévoit de porter **de 7 à 10 années** la durée maximale pour laquelle est sélectionné un prestataire de services réglementés. Elle contient des précisions supplémentaires concernant les détails de la procédure de sélection des prestataires de services réglementés, afin d'assurer une application harmonisée de cette procédure. Lors de la sélection des prestataires de services réglementés, le comité des usagers doit être consulté. La proposition contient des dispositions sur le règlement intérieur du comité des usagers, afin d'éviter tout conflit d'intérêts pour les compagnies aériennes qui fournissent aussi des services d'assistance en escale.
- **Clarification des règles de sous-traitance** : la proposition permet de recourir à la sous-traitance mais en limitant la sous-traitance par les aéroports et les compagnies aériennes qui pratiquent l'auto-assistance aux situations de force majeure, et en interdisant la sous-traitance en cascade.
- **Rôle de l'entité gestionnaire de l'aéroport dans la coordination des services au sol** : l'entité gestionnaire de l'aéroport devrait être responsable de la bonne coordination des activités d'assistance en escale dans son aéroport. En outre, dans les grands aéroports, particulièrement importants pour le réseau de transport aérien européen, l'entité gestionnaire de l'aéroport doit faire en sorte que ces opérations soient coordonnées à travers un processus décisionnel coopératif pour l'aéroport et un plan d'urgence adéquat.
- **Responsabilité des gestionnaires d'aéroport en ce qui concerne les exigences de qualité minimale pour les opérations d'assistance en escale (à définir dans un acte délégué)** : la proposition prévoit la fixation de normes de qualité minimale pour la fourniture des services d'assistance en escale, à respecter par tous les prestataires et tous les usagers d'aéroport pratiquant l'auto-assistance.
- **Obligations d'établissement de rapports sur les performances des services d'assistance en escale (à définir dans un acte délégué)** : les prestataires et les usagers pratiquant l'auto-assistance devraient être tenus de faire rapport sur les performances de leurs services d'assistance en escale.
- **Formation minimale obligatoire pour le personnel** : la proposition introduit des exigences de formation minimale pour tous les prestataires et les compagnies aériennes pratiquant l'auto-assistance, afin de garantir la sécurité et la sûreté des opérations et de créer des conditions de concurrence homogène entre les opérateurs.
- **Possibilité pour les États membres d'imposer une exigence de reprise du personnel aux mêmes conditions lorsqu'une procédure d'appel à la concurrence est organisée** : le système d'appel à

la concurrence semble encourager la rotation du personnel. Or, l'absence de continuité du personnel risque d'avoir un effet préjudiciable sur la qualité des services d'assistance en escale. La proposition clarifie les règles relatives à la reprise de personnel au-delà de l'application des dispositions de la directive 2001/23/CE en cas de transfert d'entreprises, et permet aux États membres de garantir des conditions d'emploi et de travail adéquates.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'UE.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.