

Attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne

2011/0391(COD) - 29/10/2012

Le Conseil a dégagé une **orientation générale** sur une refonte du règlement de 1993 relatif à l'attribution des créneaux horaires de décollage et d'atterrissage dans les aéroports de l'UE confrontés à des problèmes de capacité. Afin d'optimiser le système d'attribution, dans un contexte de saturation croissante des aéroports, le nouveau projet de règlement :

- permet aux compagnies aériennes de vendre et d'acheter des créneaux horaires (marché secondaire) ;
- introduit la possibilité d'imposer des redevances en cas de remise tardive de créneaux horaires au pool ;
- renforce l'indépendance des coordonnateurs de créneaux horaires ainsi que la coopération entre eux ;
- prévoit que le gestionnaire du réseau du Ciel unique européen sera associé au processus d'attribution, de manière à prendre en compte l'incidence que l'attribution d'une capacité dans un aéroport donné peut avoir sur l'ensemble du réseau de trafic aérien européen.

La principale question qui restait en suspens concernait la **possibilité pour les compagnies aériennes de vendre et d'acheter des créneaux horaires**. Certaines délégations ont demandé l'introduction de mesures de sauvegarde car elles s'inquiétaient de l'incidence négative qu'un marché secondaire pourrait avoir sur les vols régionaux, économiquement moins rentables, ou du risque de spéculation sur les créneaux échangés. Par contre, d'autres délégations, ainsi que la Commission, ont souligné la nécessité d'une application uniforme du système, mettant en garde contre le risque d'une fragmentation du marché.

Le compromis intervenu lors de la session du Conseil permet aux États membres **d'appliquer des restrictions temporaires si un problème important et démontrable se pose à propos du marché secondaire**. Ces restrictions doivent être transparentes, non discriminatoires et proportionnées et elles doivent être notifiées, assorties de leur motivation, à la Commission, qui a le droit de s'y opposer. Les États membres seront tenus de se conformer à la décision de la Commission, qui doit également être motivée.

En outre, toujours dans le cadre du système de marché secondaire, les conditions ont été allégées en ce qui concerne **l'utilisation de créneaux horaires reprogrammés reçus après un échange de créneaux nouvellement acquis**, ce qui n'est autorisé qu'afin d'améliorer la planification des créneaux horaires pour les services concernés. Il a été décidé que ces créneaux reprogrammés ne doivent pas être nécessairement exploités pendant toute une période de planification horaire.

Le compromis intervenu comporte également **une série de modifications à d'autres parties du projet de règlement**, à savoir:

- au cas où le retrait de créneaux à la suite d'abus serait une mesure disproportionnée, le coordonnateur aura la possibilité de recommander plutôt l'application de sanctions ;
- les dispositions relatives à l'annulation de créneaux horaires pour cause de jour férié ont été supprimées car elles étaient jugées superflues ;
- de légères modifications ont aussi été apportées aux dispositions concernant la coordination d'urgence, l'accès à la base de données du coordonnateur, les informations que les transporteurs aériens sont tenus de fournir et celles que le coordonnateur doit communiquer à l'entité gestionnaire de l'aéroport.

Pour ce qui est des modifications que la Commission propose d'apporter aux actuelles **conditions d'octroi d'une priorité pour l'attribution des créneaux aux transporteurs qui bénéficiaient déjà de ces créneaux durant la saison de programmation précédente (créneaux historiques)**, la Commission a soumis une nouvelle fois sa proposition prévoyant, pour qu'une priorité d'attribution soit accordée, qu'un transporteur doive avoir effectivement exploité au minimum 85% des créneaux horaires qui lui ont été attribués (contre 80% précédemment) et que la longueur minimale d'une série (créneaux demandés pour la même heure le même jour de la semaine) soit portée de 5 à 15 pour la saison aéronautique d'été et à 10 pour la saison aéronautique d'hiver.

La plupart des États membres préfèrent au contraire **conserver le système actuel** et rappellent la nécessité pour les compagnies aériennes de disposer d'une certaine marge de manœuvre, notamment afin d'éviter que des vols vides ne soient exploités simplement pour conserver un droit sur un créneau horaire. Cependant, il sera possible de relever le nombre minimal de créneaux requis dans le cadre des lignes directrices locales.

Le Parlement européen, dont l'approbation est également requise pour l'adoption de ce règlement, n'a pas encore arrêté sa position sur la proposition.