

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

2011/0391(COD) - 15/11/2012 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Giommara UGGIAS (ALDE, IT) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne (refonte).

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Indépendance des coordonnateurs : les amendements visent à garantir l'indépendance et la neutralité du rôle des coordonnateurs, dont les fonctions consistent à attribuer les créneaux horaires d'une manière équitable et non discriminatoire, notamment en assurant une présence plus équilibrée des parties concernées au sein du comité de coordination.

Les députés demandent que le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires soit tenu de présenter, chaque année, une **déclaration d'intérêts financiers**. De plus, la composition des organes de direction ou de surveillance du coordonnateur devrait être **indépendante des intérêts directs** de l'entité gestionnaire de l'aéroport, des compagnies utilisant ledit aéroport et de toute autre entité représentant un usager ou un prestataire de services. Les représentants de telles organisations pourraient appartenir auxdits organes de direction ou de surveillance, à condition qu'en leur sein, la distribution des droits de vote reste équilibrée.

Le rapport insiste également :

- sur la nécessité que le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires soit une personne physique ou juridique, qu'il n'ait pas été employé ni n'ait collaboré de façon continue avec l'entité de gestion de l'aéroport, avec des prestataires de services, avec des compagnies aériennes exploitant des liaisons avec l'aéroport concerné et ce, pendant les deux années ayant précédé sa nomination et les deux années suivant la fin de ses fonctions en tant que coordonnateur ou facilitateur d'horaires ;
- sur le fait que le système de financement des activités du coordonnateur et du facilitateur d'horaires soit à même de garantir son indépendance.

Les députés demandent également que **le financement de la coordination** soit assuré par tous les transporteurs aériens qui opèrent dans les aéroports coordonnés et à facilitation d'horaires et par ces aéroports. Une procédure de consultation des parties intéressées, prévoyant la possibilité de recours, serait mise en place par les États membres de façon à garantir une tarification transparente, non discriminatoire et corrélée au service fourni par le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires. La perception de la contribution des transporteurs aériens serait à la charge des aéroports concernés qui la reverseraient au coordonnateur ou au facilitateur d'horaires.

Le coordonnateur et le facilitateur d'horaires devraient soumettre aux États membres concernés, à la Commission et à toutes les parties engagées dans leur financement **un rapport financier annuel distinct** faisant état, de manière détaillée, des entrées et des sorties en rapport avec leur activité.

Taux d'utilisation des créneaux : la proposition prévoit que les droits acquis en raison d'une utilisation préalable sont accordés au transporteur aérien concerné pour l'attribution de la même série lors de la

période suivante de planification horaire équivalente si transporteur aérien démontre qu'il a exploité la série de créneaux horaires en question pendant au moins 85% du temps au cours de la période de planification horaire pour laquelle elle avait été attribuée.

Les députés estiment que le relèvement du taux d'utilisation de la série de créneaux à 85% semble excessif et peu approprié pour répondre aux difficultés de congestion. Ce taux conduirait par ailleurs les transporteurs à voler à vide pour ne pas perdre leur série, ce qui ne répond nullement aux impératifs de prise en compte de l'impact environnemental de ce mode de transport. En conséquence, **le rapport préconise de maintenir un ratio 80/20 pour le taux d'utilisation des séries.**

Sanctions financières effectives : l'organisme de gestion d'un aéroport coordonné devrait appliquer des sanctions financières effectives, proportionnées et dissuasives pour compenser la restitution de créneaux après les dates de référence historiques convenues pour la saison d'été ou d'hiver suivantes, respectivement, ou la conservation de créneaux non utilisés dans le but de dissuader les transporteurs aériens de restituer en retard les créneaux, et de les rendre redevables du fait de disposer d'infrastructures aéroportuaires réservées qu'ils n'utilisent pas. Le rapport énonce une série de principes à respecter à ces égards.

Revenus générés par le commerce des créneaux : les députés demandent que les États membres puissent adopter des mesures visant à allouer une partie des ressources générées par le commerce des créneaux horaires à **un fonds pour soutenir les coûts liés au développement des infrastructures aéroportuaires** et à l'optimisation des services connexes.

En toutes circonstances, la gestion du fonds devrait garantir le respect des principes de séparation comptable visant à permettre l'identification des ressources monétaires à allouer à chaque aéroport dans les limites des ressources du fonds. Les recettes générées par le commerce des créneaux dans un aéroport seraient réinvesties dans le même aéroport.

Marché secondaire des créneaux horaires : la Commission devrait surveiller les marchés secondaires des créneaux sur la base des données communiquées par les coordonnateurs et rendre compte des tendances pertinentes, notamment celles liées à la qualité de la desserte régionale et intra-Union, dans son analyse annuelle des marchés des transports aériens.