

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

2011/0391(COD) - 12/12/2012 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 565 voix pour, 69 voix et 26 abstentions, une résolution législative 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 position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

**Définition du «créneau horaire» :** dans un nouveau considérant, le Parlement souligne que l'évolution de la doctrine et de la jurisprudence n'a pas abouti, jusqu'à présent, à l'élaboration complète de la notion juridique de créneau aéroportuaire. Les députés jugent donc nécessaire de pouvoir avancer, dès à présent, l'hypothèse que l'utilisation d'un créneau horaire à des fins d'intérêt public peut servir de critère d'orientation dans la perspective d'une qualification juridique du créneau horaire. C'est pourquoi ils estiment souhaitable de formuler une définition du créneau horaire qui consacre sa vocation à être objet de droit et qui en réglemente la concession.

Le texte amendé clarifie que les créneaux aéroportuaires sont **des biens immatériels d'intérêt public dont l'utilisation est régie par les conditions fixées dans le règlement**. Ils devraient donc être attribués par les coordonnateurs d'aéroport dans un souci de transparence maximale, dans l'intérêt des États membres, des citoyens transportés, des gestionnaires d'aéroport et des transporteurs aériens.

**La définition de «série de créneaux horaires»** est amendée de manière à préciser qu'il s'agit **d'au moins cinq créneaux horaires qui ont été demandés à la même heure le même jour de la semaine**, régulièrement, durant la même période de planification et attribués par le coordonnateur sur cette base ou, si cela n'est pas possible, attribués approximativement à la même heure, sauf s'il en a été convenu autrement par une règle locale dans les conditions visées au règlement.

**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.

Le Parlement demande 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.

Les députés insistent :

- 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.

Le Parlement demande 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.

Le coordonnateur devrait en outre tenir à jour, pour chaque aéroport dont il est nommé responsable, **une base de données électronique**, d'accès gratuit pour toutes les parties concernées sur demande, y compris le Parlement européen, contenant les informations sur les créneaux horaires.

**Règles locales** : le texte amendé précise que ces règles concernent l'attribution et le suivi des créneaux horaires. Elles ne pourront être appliquées **que lorsqu'il est prouvé qu'un aéroport atteint un degré de saturation alarmant** et que des améliorations peuvent donc être apportées au niveau de la performance ou du volume de trafic par une réglementation locale. Ces règles locales devraient être transparentes et non discriminatoires et devraient être adoptées au sein du comité de coordination visé au règlement.

**Taux d'utilisation des créneaux** : la proposition de la Commission 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.

Le Parlement s'oppose au relèvement du taux d'utilisation de la série de créneaux à 85% et **préconise de maintenir un ratio 80/20% pour le taux d'utilisation des séries**.

Les députés proposent que les créneaux soient **remis dans le pool lorsqu'ils n'ont pas été utilisés à l'expiration d'une période de six mois au maximum**. Lorsqu'une liaison ne remplit plus les exigences relatives aux réservations de créneaux en vertu d'obligations de service public, les créneaux devraient être soit réservés pour une autre liaison visée par des obligations de service public soit laissés au transporteur aérien qui les utilisait si les exigences du règlement sont respectées pour les séries concernées.

**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. La résolution énonce une série de principes à respecter à ces égards. Le régime de sanctions devrait par exemple être **neutre du point de vue des recettes** pour l'entité gestionnaire d'un aéroport et viser uniquement à accroître l'efficacité de l'allocation des créneaux horaires.

Les États membres devraient mettre en place ces sanctions au plus tard un an après l'adoption du règlement et en informer la Commission. **Lorsqu'une sanction financière s'impose, elle devrait**

**s'appliquer à chaque manquement** commis par un transporteur aérien et avoir une valeur minimale prédéterminée, fixée par l'État membre concerné. Le coordonnateur devrait être informé de l'imposition de ces sanctions et publier les décisions visant à imposer des sanctions financières.

**Revenus générés par le commerce des créneaux** : le Parlement demande 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** : afin d'augmenter la capacité aéroportuaire, le Parlement estime que le règlement doit prévoir la possibilité, pour les États membres, d'utiliser les revenus issus de la vente de créneaux horaires sur le marché secondaire en vue d'optimiser le trafic aérien et de développer de nouvelles infrastructures.

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.