

Stratégie de l'aviation pour l'Europe

2016/2062(INI) - 07/12/2015 - Document de base non législatif

OBJECTIF : présenter une nouvelle stratégie de l'aviation pour l'Europe.

CONTEXTE : l'aviation est un moteur puissant de la croissance économique, de la création d'emplois, du commerce et de la mobilité pour l'Union européenne, et joue un rôle essentiel dans l'économie de l'UE. **Le secteur emploie directement entre 1,4 million et 2 millions de personnes** et contribue à l'économie européenne à hauteur de **110 milliards EUR**.

La disponibilité de vols intercontinentaux directs joue un rôle déterminant dans le choix des grandes entreprises quant à l'implantation de leurs sièges en Europe:

- une augmentation de 10% de l'offre de vols intercontinentaux se traduit par une hausse de 4% du nombre de sièges des grandes entreprises ;
- une augmentation de 10% des passagers en partance dans une région métropolitaine entraîne une augmentation de 1% du nombre d'emplois locaux dans le secteur des services.

Au cours des 20 dernières années, la libéralisation du marché intérieur des services aériens de l'UE et la hausse considérable de la demande de transport aérien au sein de l'UE et dans le monde ont abouti au développement significatif du secteur européen de l'aviation. Le trafic aérien en Europe devrait, selon les estimations, atteindre **14,4 millions de vols en 2035**, soit 50% de plus qu'en 2012.

Une stratégie de l'aviation s'impose si l'on veut garantir que le secteur aéronautique européen demeure compétitif, maintienne sa position de chef de file et recueille les bénéfices d'une économie mondiale en évolution rapide.

CONTENU : la présente stratégie de l'aviation a pour objectif de renforcer la compétitivité et la pérennité de l'ensemble du réseau de valeur du transport aérien de l'UE. La Commission a donc recensé les trois grandes priorités suivantes:

1) Exploiter les marchés en expansion : l'aviation européenne doit faire face à de nouveaux défis sur le plan de la compétitivité compte tenu de l'évolution rapide du marché mondial, en raison notamment du déplacement de la croissance économique vers l'est. Avec des prévisions de croissance annuelle à 6%, le trafic régulier de passagers dans la région Asie-Pacifique devrait progresser plus rapidement que dans d'autres régions jusqu'en 2034, date à laquelle il représentera plus de 40% du trafic aérien mondial.

En adoptant une politique extérieure de l'aviation ambitieuse avec la **négociation d'accords globaux dans le domaine de l'aviation**, en mettant clairement l'accent sur les marchés en expansion, l'UE pourrait contribuer à améliorer, pour le secteur aéronautique européen, les possibilités d'accès aux marchés étrangers et d'investissement dans ces marchés importants.

Par ailleurs, afin de soutenir les échanges commerciaux internationaux relatifs aux aéronefs et produits associés, l'UE devrait aussi élargir une série **d'accords bilatéraux en matière de sécurité aérienne** visant à parvenir à la reconnaissance mutuelle de normes de certification en matière de sécurité.

La Commission devrait également négocier des dispositions relatives à une **concurrence effective et équitable** dans le cadre de la négociation d'accords globaux dans le domaine des transports aériens au niveau de l'UE et envisager d'adopter des mesures pour lutter contre les pratiques déloyales appliquées par des pays tiers et des opérateurs de pays tiers.

2) Supprimer les limites à la croissance au sol et pour le segment aérien : l'estimation des coûts de la fragmentation de l'espace aérien de l'UE s'élève à au moins 5 milliards EUR par an. Le principal défi à relever consiste à **réduire les contraintes de capacité et d'efficacité** qui freinent la compétitivité du secteur sur la scène internationale, causent congestion et retards et augmentent les coûts.

D'ici 2035, selon les prévisions d'Eurocontrol, le déficit de capacités des aéroports européens sera tel qu'il leur sera impossible d'accueillir quelque 2 millions de vols. Le coût économique que représente cette incapacité à répondre à la demande correspond, d'après les estimations, à l'absence de création de 434.000 à 818.000 emplois d'ici à 2035 et à une diminution annuelle du PIB située entre 28 et 52 milliards EUR à l'échelle de l'UE.

C'est pourquoi la stratégie insiste sur la nécessité :

- d'achever **ciel unique européen**, notamment grâce à l'adoption des [propositions sur le ciel unique européen](#) (SES II+) ;
- de tirer parti des capacités existantes et d'établir une **planification aéroportuaire** bien à l'avance afin d'absorber les besoins futurs prévus ;
- d'adopter le [règlement révisé sur les créneaux horaires](#) afin de permettre une utilisation optimale des capacités des aéroports les plus fréquentés de l'UE ;
- de renforcer la **disponibilité de services aéroportuaires** hautement performants et compétitifs, y compris en ce qui concerne les pistes, les terminaux pour passagers et l'assistance en escale ;
- de suivre les tendances tant pour la **connectivité** intra-UE que pour la connectivité extra-UE en Europe, pour recenser toute lacune et pour définir les mesures qui s'imposent.

3) Maintenir un niveau élevé de normes de sécurité et de sûreté de l'UE : pour y parvenir, la Commission préconise de mettre en place une approche de la réglementation en matière de sécurité et de supervision qui soit **fondée sur le risque et la performance**.

La stratégie insiste sur la nécessité :

- d'intégrer des **nouveaux modèles d'entreprise** et des nouvelles technologies, comme les moteurs électriques ou les drones ;
- de supprimer les **règles et procédures** qui, en plus d'être lourdes et coûteuses, ne contribuent pas à la sécurité ;
- d'élaborer un **partage des ressources** techniques entre les autorités nationales et l'Agence européenne de la sécurité aérienne ;
- de lancer une évaluation de la législation en vigueur relative à [l'imposition d'interdictions d'exploitation](#) et aux règles relatives aux [enquêtes sur les accidents dans l'aviation civile](#) ;
- de trouver de **nouveaux moyens d'alléger la lourdeur des contrôles de sûreté effectués sur les passagers**, notamment en recourant aux nouvelles technologies et en appliquant une approche fondée sur les risques dans le respect total des droits fondamentaux.

La Commission entend proposer une **révision du règlement de base** concernant des règles communes dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile, en remplacement de l'actuel règlement (CE) n° 216 /2008.

Dans ce contexte, l'UE doit également agir dans les domaines suivants:

- **Renforcer l'agenda social et créer des emplois de haute qualité dans l'aviation :** i) veiller à ce que le secteur reste à la pointe grâce à une main-d'œuvre hautement diplômée, qualifiée et expérimentée; ii) développer de nouvelles aptitudes et compétences; iii) mieux comprendre les nouveaux modèles commerciaux et d'emploi, comme le recrutement de personnel navigant par

l'intermédiaire d'agences, les nouvelles formes d'emploi atypiques ou encore la pratique du «*pay-to-fly*» (payer pour piloter) pour l'équipage de conduite; iv) clarifier le droit du travail applicable; v) entretenir un dialogue social actif dans les relations de travail.

- **Protéger les droits des passagers** : le processus législatif visant l'adoption de la [révision du règlement \(CE\) n° 261/2004](#) sur les droits des passagers aériens en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol est toujours en cours en 2015. La Commission invite le Parlement européen et le Conseil à adopter rapidement les révisions proposées.
- **S'adapter à une nouvelle ère de l'innovation et des technologies numériques** : le déploiement et l'optimisation des technologies de l'information et de la communication sont particulièrement importants pour la capacité, la performance et la qualité des services aéroportuaires. De même, il convient **d'exploiter tout le potentiel des drones** en établissant un cadre permettant de garantir la sécurité de leur utilisation civile dans l'espace aérien et d'instaurer une sécurité juridique pour le secteur.
- **Contribuer à une politique visionnaire en matière de changement climatique** : l'UE, par l'intermédiaire de ses États membres agissant dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), élabore un mécanisme de marché mondial pour atteindre **l'objectif de croissance neutre en carbone pour 2020**. Elle entend par ailleurs adopter la toute première norme d'émission de CO₂ pour les aéronefs.
- **Investir dans la recherche aéronautique** : la Commission est convaincue que des investissements privés et publics appropriés dans les technologies et l'innovation permettront à l'Europe de maintenir son rôle de premier plan dans le secteur aéronautique international. L'Union européenne a prévu d'investir 430 millions EUR chaque année, jusqu'en 2020, dans le projet de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen (**SESAR**). D'après les estimations, le déploiement en temps utile des solutions en faveur de SESAR pourrait potentiellement déboucher sur la création de plus de 300.000 nouveaux emplois.