

Stratégie de l'aviation pour l'Europe

2016/2062(INI) - 02/02/2017 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de Pavel TELIKA (ALDE, CZ) sur une stratégie de l'aviation pour l'Europe.

La commission des affaires sociales et de l'emploi, exerçant ses prérogatives de commission associée en vertu de [l'article 54 du Règlement du Parlement européen](#), a également exprimé son avis sur ce rapport.

Les députés ont rappelé que l'absence d'une mise en œuvre adéquate de la législation de l'Union et le manque de volonté politique au sein du Conseil empêchaient le secteur de l'aviation d'exprimer son plein potentiel, portaient atteinte à sa compétitivité et généraient des coûts supplémentaires pour les entreprises, les passagers et l'économie.

Une approche plus ambitieuse : les députés ont souligné qu'une nouvelle approche globale et plus ambitieuse devrait être adoptée afin de garantir le **développement dynamique et durable** d'un secteur européen de l'aviation compétitif. Ils ont également souligné que **la sécurité**, principe directeur de la stratégie européenne de l'aviation, devait être continuellement améliorée. À cet égard, ils ont salué la révision du [règlement de base \(CE\) n° 216/2008](#) sur l'AESA (Agence européenne de la sécurité aérienne) dont l'objectif est de se diriger vers une sécurité aérienne maximale. L'AESA devrait disposer de ressources et de personnel suffisants pour garantir des normes de sécurité élevées et renforcer son rôle sur la scène internationale.

Le Conseil et les États membres sont appelés à **progresser rapidement sur d'autres dossiers essentiels** tels que la refonte du règlement relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen et la révision du règlement sur les créneaux horaires et des règlements sur les droits des passagers. La Commission devrait pour sa part repenser les initiatives en cours et à proposer des solutions de substitution afin de combler les lacunes du secteur de l'aviation résultant de la mise en œuvre tardive et incomplète de la législation de l'Union.

Dimension internationale : le rapport s'est félicité de l'initiative visant à négocier à l'échelle de l'Union des accords sur le transport aérien et des accords bilatéraux en matière de sécurité aérienne avec des pays tiers qui constituent des **marchés émergents et stratégiques** (la Chine, le Japon, l'ANASE, la Turquie, le Qatar, les Émirats arabes unis, l'Arménie, le Mexique, Bahreïn, le Koweït, Oman et l'Arabie saoudite).

Les nouveaux accords devraient inclure une clause de concurrence équitable et respecter les normes internationales de l'Organisation internationale du travail (OIT) et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le Parlement devrait être tenu informé à chaque étape des négociations.

Marché unique et autoroute du ciel transeuropéenne : l'article 3 du [règlement \(CE\) n° 551/2004](#), qui prévoit la création d'une **région européenne supérieure d'information de vol**, sans préjudice de la souveraineté des États membres, n'a pas encore été mis en œuvre. Cette région d'information de vol permettrait d'ouvrir une autoroute du ciel transeuropéenne afin de réduire le morcellement actuel de l'espace aérien européen et les perturbations du système de transport aérien, qui portent gravement atteinte à la continuité du service aérien et nuisent à la compétitivité de l'Union. Pour pouvoir réaliser les objectifs de la stratégie de l'aviation pour l'Europe, les députés estiment urgent de donner vie à cette notion.

Améliorer la connectivité : les députés ont reconnu l'écart important de connectivité au sein de l'UE, caractérisé par un nombre plus faible de connexions aériennes dans certaines parties de l'Union et l'importance de la connectivité régionale (y compris les zones géographiques exclues du RTE-T). Le

rapport a suggéré l'élaboration d'un **indice de connectivité**: l'objectif de l'indice de connectivité devrait être de présenter la véritable valeur ajoutée d'une liaison donnée.

Encourager la multimodalité : les députés ont souligné la nécessité d'établir des liaisons rapides, efficaces et conviviales entre les réseaux de transport public et les infrastructures aéroportuaires et, à cet égard, ont invité à accorder une plus grande priorité à l'objectif multimodal dans les corridors du RTE-T tout en éliminant les goulets d'étranglement. La Commission devrait présenter dans les meilleurs délais **une proposition d'approche multimodale des transports** qui prévoie la pleine intégration du secteur aérien.

Création d'un environnement favorable à l'investissement : les députés sont convaincus que l'ensemble de la chaîne de valeur de l'aviation a le potentiel nécessaire pour devenir un secteur d'investissement stratégique, qu'il convient d'exploiter en fixant des objectifs à long terme et en prévoyant des mesures incitatives en faveur des **initiatives intelligentes** qui les réalisent comme des aéroports et des avions plus écologiques, une réduction du bruit, des connexions entre les sites aéroportuaires et les transports publics.

La Commission et les États membres sont invités à examiner de nouvelles mesures visant à promouvoir de telles initiatives, notamment par l'utilisation efficace du Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFIS) et à continuer de promouvoir et de financer des projets tels que **Clean Sky et SESAR**.

Objectifs en matière d'environnement : les députés se sont félicités de l'intention de la Commission de réviser les mesures de l'UE visant à réduire les émissions de CO₂ provenant de l'aviation.

Compte tenu du train de mesures sur l'économie circulaire présenté par la Commission, les députés ont préconisé d'encourager d'autres initiatives visant à accroître la capacité environnementale et à **réduire les émissions et le bruit** provenant des activités opérationnelles des aéroports, par exemple en développant des carburants de substitution, en promouvant les «aéroports verts» ou les «itinéraires à destination de l'aéroport vers» et en adoptant le système de gestion logistique le plus efficace.

Améliorer la sécurité : les députés ont souligné que les défis qui se posent au secteur aérien en matière de sécurité, notamment de cybersécurité, iront croissant à l'avenir et qu'il est donc nécessaire de privilégier immédiatement **un système de sécurité plus réactif**, qui repose davantage sur le renseignement.

Enfin, les députés ont salué la proposition de la Commission de créer un système de certification pour les équipements de contrôle aérien et ont insisté sur la nécessité d'appliquer les réglementations existantes en matière de **recrutement et de formation du personnel** de manière systématique. Ils ont invité la Commission à envisager la possibilité d'approfondir la notion de **contrôle unique de sûreté** et à développer un système de contrôle préalable européen qui permettrait aux voyageurs européens préalablement enregistrés de bénéficier d'une procédure de contrôle allégée et plus rapide.