

Stratégie de l'aviation pour l'Europe

2016/2062(INI) - 16/02/2017 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 397 voix pour, 99 contre et 49 abstentions, une résolution sur une stratégie de l'aviation pour l'Europe.

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 : le Parlement a plaidé pour l'adoption d'une nouvelle approche globale et plus ambitieuse afin de garantir le **développement dynamique et durable** d'un secteur européen de l'aviation compétitif. Il a également souligné que **la sécurité**, principe directeur de la stratégie européenne de l'aviation, devait être continuellement améliorée. À cet égard, il a 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).

La Commission devrait :

- faire en sorte que la négociation d'accords sur le transport aérien avec les pays tiers dépende du respect par ceux-ci de **normes de sécurité exigeantes et de normes sociales et du travail appropriées**, ainsi que de leur participation à l'instrument pour la protection du climat fondé sur le marché et relatif aux émissions occasionnées par le trafic aérien ;
- garantir que ces accords prévoient **un accès égal au marché**, des conditions équivalentes en matière de propriété ainsi que des conditions de concurrence équitables et réciproques.

Autoroute du ciel transeuropéenne : le Parlement a demandé à la Commission de mettre en place une **région européenne supérieure d'information de vol (RESIV)** unique (telle que prévue par l'article 3 du [règlement \(CE\) n° 551/2004](#)) puisque ceci permettra de surmonter les goulots d'étranglement régionaux et garantira la continuité des services aériens dans les zones les plus denses de l'espace aérien en cas de perturbations du trafic aérien. La RESIV permettrait de mettre en place progressivement une autoroute du ciel transeuropéenne, qui constituerait un nouveau pas en avant vers l'achèvement du ciel unique européen et une gestion efficace de l'espace aérien européen.

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). La résolution 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 en se basant sur des critères tels que le temps, la continuité territoriale, une meilleure intégration du réseau, l'accessibilité, la disponibilité d'autres moyens de transport, le caractère abordable et le coût environnemental.

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 goulots 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 devraient examiner de nouvelles mesures visant à promouvoir de telles initiatives, notamment par l'utilisation efficace du Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSD) et à continuer de promouvoir et de financer des projets tels que [Clean Sky](#) et [SESAR](#).

Objectifs en matière d'environnement : le Parlement s'est félicité 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 augmenter la capacité environnementale et à **réduire les émissions et les bruits** liés aux activités d'exploitation depuis, vers et dans les aéroports, par exemple en utilisant des carburants renouvelables (comme les biocarburants), en promouvant les «aéroports verts» et les «itinéraires verts à destination de l'aéroport» et en adoptant la gestion logistique la plus efficace.

Améliorer la sécurité : la résolution a 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.

Les députés ont salué à cet égard 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 passer les contrôles de sécurité de manière plus efficace.

Agenda social : le Parlement a encouragé la Commission à proposer des initiatives concrètes afin de protéger les droits des travailleurs. Il a invité les États membres à garantir à tous les travailleurs du secteur de l'aviation des conditions de travail décentes, notamment la santé et la sécurité au travail. L'AESA est invitée à examiner les nouveaux modèles commerciaux et d'emploi - contrats zéro heure, pratiques de «pay-to-fly» - pour garantir la sécurité du secteur de l'aviation.