

Accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté

1994/0325(SYN) - 16/11/1995

Le rapporteur a estimé que le projet de directive sur ce thème était lacunaire. D'une part, il ne fait pas de distinction entre aéroports publics et privés, d'autre part, il ne prend pas en compte les conséquences sociales de la libéralisation du trafic aérien. M.SEAL ne souhaite pas parvenir à une déréglementation complète, qui impliquerait, comme au Royaume Uni, une détérioration du service. Il se déclare plutôt en faveur d'un système de concurrence maîtrisée, qui permette également de préserver les emplois. Il propose aussi qu'un comité des usagers soit créé et associé à la prise de décision dans les aéroports. En ce qui concerne le champ d'application de la directive, M.SEAL a indiqué les aéroports d'une capacité de 4,5 millions de passagers par an et il veut que cette mesure soit testée sur les grands aéroports avant d'être appliquée aux plus petits. Le commissaire KINNOCK a estimé qu'il faut ouvrir le marché de l'assistance au sol pour permettre aux transporteurs aériens d'obtenir des services à prix raisonnable. Il rappelle qu'il faut prendre en compte tous les intérêts, notamment ceux des aéroports et des travailleurs. En outre, il souligne qu'il faut une période de transition pour libéraliser l'assistance au sol afin d'éviter des bouleversements sociaux négatifs. Il approuve ainsi l'idée de mettre des limites au nombre de prestataires de service, pour avoir une approche équitable de la libéralisation des services au sol. La Commission peut accepter les amendements nn.1 et 2, qui préservent les aspects sociaux, n. 14 sur la sécurité, n.22 qui détermine le nombre de gens autorisés à l'auto-assistance et n.33 sur la date d'application de la directive par les Etats-membres. Elle accepte aussi partiellement les amendements suivants : nn.20 et 21 sur le comité des usagers et sur les services de nettoyage, de transport de passagers, de bagage et de fret sur piste, n.23 sur la gestion opérationnelle des infrastructures centralisées, nn.24, 27 et 28 qui améliorent le texte originel. D'autres amendements sont acceptés en principe: il s'agit des nn.2,5,34 et 35, qui touchent les aspects sociaux, n.11 en matière de transparence, et les nn.16,17,26 et 29, qui clarifient le texte. D'autres encore doivent être relibellés: nn.40,41,42,50 et 51. Par contre la Commission ne peut pas accepter les amendements nn. 3,6,7,8,9,10,13,15(car ils donnent aux Etats-membres plutôt qu'à l'exécutif les pouvoirs de suspendre les droits à l'égard des prestataires et des usagers),19,25,30,31,32,36,43,44,46 et 48. Quant aux amendements nn.37,39,45,47 et 49, qui fixent le seuil de 4,5 millions de passagers par an pour l'application de la directive, ne peuvent pas non plus être retenus, car le nombre d'aéroports concernés dans l'Union serait réduit de 50 à 30, ce qui impliquerait des déséquilibres. Toutefois, le commissaire estime souhaitable d'accepter le chiffre de 2 millions, afin de pouvoir appliquer cette directive aux aéroports les plus petits.