L'aviation civile européenne vers des horizons meilleurs

1994/2079(COS) - 22/02/1995 - Comité économique et social: avis, rapport

Tout en souscrivant aux vues de la Commission qui affirme être "convaincue que l'aviation civile européenne ne renouera avec une croissance et une rentabilité durables que si les pouvoirs publics non seulement épaulent l'effort de restructuration entrepris par les compagnies en mettant en oeuvre les dispositions du troisième train de mesures, mais aussi s'appliquent à résoudre rapidement le problème des surcoûts causés par une diversité malvenue des normes, une répartition inadéquate des responsabilités et une lourde rigidité", le Comité estime que la réponse générale proposée par la Commission n'est pas de nature à relever le défi de faire évoluer les compagnies aériennes dans un "marché orienté vers le consommateur". Il pense, en particulier, que la Commission et les Etats membres doivent oeuvrer pour s'assurer que la législation existante fonctionne dans le sens du respect de leurs objectifs et que l'on s'attaque résolument aux problèmes de l'inadéquation des capacités aéroportuaires comme des systèmes de gestion du trafic. Le Comité estime notamment que : - la Commission doit garantir que les aides d'Etat soient limitées à la restructuration et aux domaines couverts par une obligation de service public et qu'elles ne portent pas préjudice au fonctionnement du marché intérieur (voir point 3.7.); - la Commission doit oeuvrer en coopération avec le Conseil à l'élaboration d'une politique extérieure commune sur la base de l'article 84 (voir point 3.8.). A un moment où le transport aérien évolue dans un contexte de concurrence mondiale, ne pas parvenir à traiter de manière prioritaire l'élaboration d'une politique extérieure de l'Union aurait des conséquences préjudiciables non seulement pour l'obtention et la préservation de routes aériennes mais également dans le secteur social (apparition d'un dumping social); - la question de la sécurité doit être approfondie (voir point 3.9.); - il est urgent que la Commission se montre plus attentive au niveau élevé des redevances d'aéroport et de route. Comme l'a relevé le rapport des "Sages", "la zone européenne souffre de redevances d'utilisation extraordinairement élevées" (voir point 3.10.). Les redevances que les aéroports facturent directement aux compagnies européennes à vols réguliers représentent entre 4 et 6% des frais de fonctionnement de celles-ci, contre moins de 2 % aux Etats-Unis. Ce différentiel est encore plus important pour les taxes de contrôle du trafic aérien, étant donné qu'aux Etats-Unis, il n'existe pas de redevance de route pour le trafic intérieur; - la Commission est ambiguë sur les problèmes d'imposition et de financement. Il faudrait affirmer clairement qu'aucune charge fiscale supplémentaire ne sera proposée pour cette industrie; - les recommandations relatives aux questions sociales sont trop vagues. Il faut formuler des propositions détaillées à propos, notamment, de la nécessité de garantir aux travailleurs des possibilités d'adaptation aux modifications des conditions du marché ainsi que de préserver et d'harmoniser la qualité de l'emploi et des conditions de travail conformément au principe de progrès social consacré dans le Traité, articles 2 et 117. La question est en tout cas pratiquement traitée comme si on ne s'en était souvenu qu'à la dernière minute (voir point 3.16.). Le Comité économique et social considère que le processus de libéralisation est entamé depuis suffisamment longtemps pour permettre d'élaborer un premier rapport sur l'impact qu'il a eu au plan social et plus particulièrement sur l'emploi et les conditions de travail, afin de détecter les effets pervers qui auraient pu se produire et d'étudier, le cas échéant, leur correction; - la Commission devrait considérer que pour parvenir à un marché "orienté vers le consommateur", il ne suffit pas que les tarifs soient fonction des coûts : encore faut-il que chaque client y soit mis en mesure d'effectuer des choix éclairés, à partir d'informations fournies au point de vente, notamment sur la qualité du service et les statistiques de performances.