

Capacités aéroportuaires et assistance en escale: pour une politique plus efficace

2007/2092(INI) - 24/01/2007 - Document de base non législatif

OBJECTIF : présenter un plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe.

CONTEXTE : la pénurie de capacités aéroportuaires constitue une menace pour la sécurité, l'efficacité et la compétitivité de tous les acteurs participant à la chaîne de fourniture des services de transport aérien. Si les niveaux de capacité actuels ne sont pas renforcés de manière spectaculaire, on estime que plus de 60 aéroports européens seront gravement encombrés, tandis que les 20 plus grands aéroports seront saturés pendant au moins 8 à 10 heures par jour d'ici à 2025.

Entre la mi-septembre 2005 et le début de 2006, la Commission a consulté les différents partenaires afin de rechercher des solutions possibles au problème de pénurie de capacités aéroportuaires. L'une des principales conclusions de cette consultation est qu'il existe un large consensus quant à l'existence du problème et à la nécessité de trouver des solutions qui répondent à une logique de marché et soient durables sur le plan environnemental. De nombreux intervenants ont souligné la nécessité d'améliorer la collaboration et le partage d'informations entre tous les acteurs de la chaîne d'activité aéroportuaire.

Une liste d'actions à entreprendre au niveau communautaire a été dressée à la suite de ces consultations: i) rendre plus efficace l'utilisation des pistes existantes et soutenir la création de nouvelles infrastructures; ii) rechercher un équilibre entre les solutions découlant d'une logique de marché et les mesures réglementaires; iii) soutenir le secteur aéroportuaire au moyen des instruments financiers de la Communauté ; iv) promouvoir la sécurité et la sûreté aérienne ; v) améliorer l'accessibilité routière et ferroviaire des aéroports régionaux.

CONTENU : la présente communication expose un plan d'action global destiné à appliquer une stratégie cohérente pour combattre de façon responsable l'engorgement des aéroports européens. La Commission européenne assurera le suivi des progrès accomplis en établissant un observatoire.

Les 5 mesures principales pour faire face de manière écologiquement viable à la croissance du trafic sont les suivantes:

1) Mieux exploiter les capacités aéroportuaires existantes : la Commission donnera à Eurocontrol le mandat d'élaborer des outils harmonisés d'évaluation des capacités aéroportuaires, au début de 2007. L'observatoire pour la planification des capacités aéroportuaires à moyen terme, sous l'égide de la Commission, s'appuiera sur un inventaire des capacités à l'échelle de l'UE pour améliorer la sensibilisation et l'information sur les besoins de capacités régionales et présentera un rapport annuel à cet effet. En coopération étroite avec la Commission, le mandat donné à Eurocontrol sur les mesures ATFM (gestion des courants de trafic aérien) aboutira à la proposition de solutions visant à assurer une cohérence entre les crénaux aéroportuaires et les plans de vol, et à la recommandation de toute modification éventuellement nécessaire de la législation applicable. Le projet de règlement de mise en œuvre concernant l'ATFM sera soumis pour avis au comité «ciel unique européen». Il s'agit enfin d'accroître la prévisibilité et réduire les retards liés aux aéroports grâce à la prise de décision en collaboration (CDM). A

cette fin, la Commission propose de donner à Eurocontrol le mandat d'élaborer des règles de mise en œuvre en vue de l'introduction de la prise de décision en collaboration dans les aéroports européens en 2008.

2) Adopter une approche cohérente des opérations de sécurité aérienne dans les aérodrômes : le document préconise d'étendre les responsabilités de l'AESA à la réglementation de la sécurité aéroportuaire. L'adoption par la Commission d'une proposition législative à ce sujet est prévue pour le début de 2008. Il s'agit ensuite d'exploiter les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) pour renforcer la sécurité aéroportuaire. A cette fin, la Commission permettra la certification des signaux EGNOS/Galileo dans l'espace, en incluant l'exploitation des GNSS dans le plan européen de radionavigation. Le programme SESAR devrait amener l'inclusion complète des GNSS dans les procédures opérationnelles de la gestion du trafic aérien, au bénéfice du réseau «porte à porte» (gate to gate).

3) promouvoir la «comodalité», l'intégration et la collaboration entre modes de transports : les transports aériens et ferroviaires devraient gagner en complémentarité. Le rail conventionnel peut jouer un rôle important et son développement pour relier les aéroports secondaires et régionaux devrait être encouragé financièrement par les États membres et la Communauté. Le document rappelle que financement de projets de comodalité au titre du RTE-T, du Fonds européen de développement régional et du Fonds de cohésion reste disponible pour la période 2007-2013. La Commission invite aussi les États membres à soutenir le développement des plateformes intermodales dans les aéroports (liaisons ferroviaires vers les aéroports et aménagement de gares dans ceux-ci), qui stimulent l'efficacité des transports ferroviaires comme des transports aériens. La Commission a également l'intention d'encourager l'émission de billets combinés air-rail et publiera un document de consultation à ce sujet au début de 2007 ;

4) améliorer les capacités environnementales des aéroports et le cadre de planification des nouvelles infrastructures aéroportuaires : la directive 2002/30/CE concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit permet d'éliminer progressivement les aéronefs les plus bruyants, moyennant le respect d'un certain nombre de conditions. En 2007, un rapport sur la mise en œuvre de cette directive sera établi et la Commission statuera sur la nécessité de présenter une proposition de modification de la directive. Il existe également une marge d'amélioration considérable en matière de planification et de gestion de l'utilisation des sols dans l'UE. La Commission, conjointement avec des experts des États membres et des partenaires concernés, s'efforcera de simplifier les procédures et de recommander des lignes directrices sur les meilleures pratiques afin de promouvoir une meilleure coordination de la planification aéroportuaire et des plans d'affectation des sols plus complets ;

5) Élaborer et mettre en œuvre des solutions technologiques rentables : des technologies parvenues à maturité, telles que les fonctions de surveillance et de contrôle des systèmes A-SMGCS (systèmes avancés de guidage et de contrôle de la circulation de surface) devraient être mises en œuvre dans tous les aéroports européens. Le programme SESAR permettra de développer de nouveaux outils et systèmes qui augmenteront sensiblement les capacités aéroportuaires.