Informations de base

2007/2092(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Capacités aéroportuaires et assistance en escale: pour une politique plus efficace **Subject** 2.60 Concurrence 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt 3.20.01.01 Sécurité aérienne	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	JENSEN Anne E. (ALDE)	26/03/2007

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ECON Affaires économiques et monétaires	PURVIS John (PPE-DE)	22/05/2007
EMPL Emploi et affaires sociales	MANN Thomas (PPE-DE)	21/03/2007
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
REGI Développement régional	JANOWSKI Mieczysław Edmund (UEN)	07/06/2007
LIBE Libertés civiles, justice et affaires intérieures	BRADBOURN Philip (PPE-DE)	11/06/2007

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2821	2007-10-01

Commission

DG de la Commission	Commissaire

européenne	Energie et transports	BARROT Jacques

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
24/01/2007	Publication du document de base non-législatif	COM(2006)0819	Résumé
26/04/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
11/09/2007	Vote en commission		Résumé
27/09/2007	Dépôt du rapport de la commission	A6-0349/2007	
01/10/2007	Adoption de résolution/conclusions par le Conseil		
11/10/2007	Décision du Parlement	T6-0433/2007	Résumé
11/10/2007	Résultat du vote au parlement		
11/10/2007	Débat en plénière		
11/10/2007	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques

Référence de la procédure	2007/2092(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/48857

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE390.495	20/06/2007	
Avis de la commission	EMPL	PE388.599	02/07/2007	
Avis de la commission	ECON	PE391.968	12/07/2007	
Avis de la commission	REGI	PE388.678	18/07/2007	
Amendements déposés en commission		PE392.032	18/07/2007	
Avis de la commission	LIBE	PE390.613	20/07/2007	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A6-0349/2007	27/09/2007	

Texte adopté du Parlement, lecture unique		T6-0433/2007	11/10/2007	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(2006)0819	24/01/2007	Résumé
Pour information	COM(2006)0821	24/01/2007	
Document annexé à la procédure	SEC(2006)1686	24/01/2007	
Document annexé à la procédure	SEC(2006)1687	24/01/2007	

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

2007/2092(INI) - 11/10/2007 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

En adoptant le rapport d'initiative de Mme Anne E. **JENSEN** (ADLE, DK), le Parlement se félicite de la communication de la Commission sur un plan d' action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe, même si la planification de nouvelles infrastructures reste de la compétence des États membres. Les députés saluent les propositions avancées par la Commission et soulignent le rôle clé de l'aviation comme moyen de transport assurant la cohésion territoriale, économique et sociale de l'Union. Ils estiment que les 14 mesures proposées représentent une approche pertinente en vue de l'amélioration de l'utilisation des capacités actuelles, mais ils invitent la Commission à fixer des délais plus concrets pour leur mise en œuvre et insiste sur le respect de ces délais.

Les principaux axes du rapport adopté en plénière sont les suivants :

Créer de nouvelles capacités : le rapport propose de procéder à une étude de la demande réelle en infrastructures, qui permettrait d'améliorer tout vaste plan futur portant sur les capacités aéroportuaires européennes et qui pourrait conduire à un mécanisme de prévision des transports aériens accepté à l'échelle de l'UE. La Commission est invitée à faire rapport au Parlement, avant 2009, sur **un plan-cadre** concernant le renforcement des capacités aéroportuaires en Europe. Ce rapport devrait définir une approche cohérente pour les États membres afin de promouvoir et de coordonner toutes les initiatives nationales et transnationales portant sur la création de nouvelles capacités aéroportuaires visant à répondre au trafic international et à mieux exploiter les capacités existantes, ainsi que sur la gestion des aéroports secondaires. Les députés soulignent le fait que les aéroports pivots et les aéroports régionaux peuvent répondre à leur façon aux problèmes environnementaux, aux problèmes de congestion ainsi qu'aux défis en matière d'accessibilité et que seule la cohabitation de divers modèles d'aéroports en fonction des spécificités nationales peut permettre à l'UE de satisfaire ses besoins dans ce domaine. Ils insistent également sur l'importance économique des aéroports dans la création d'emplois, en particulier dans les zones régionales et demandent que les aéroports figurent dans les plans d'aménagement territorial des régions. Le rapport invite les États membres et les autorités régionales et locales à tenir compte, dans le choix du lieu d'implantation des aéroports, des impacts sur l'environnement tels que les nuisances sonores, les émissions, la densité de la circulation routière aux abords du site, la proximité des stocks de carburant et de produits similaires, ainsi que des conditions météorologiques. Les députés soulignent en outre que le préfinancement du développement d'infrastructures est une solution valable pour les aéroports en vue d'augmenter leurs capacités.

Promouvoir une croissance respectueuse de l'environnement : les députés estiment que le problème des émissions de gaz à effet de serre (+100% par rapport à 1990), devrait être traité plus fermement, aussi bien au niveau international qu'à l'échelle européenne, afin d'améliorer la compétitivité d' un secteur des transports aériens plus durables au sein de l'Union européenne. Ils invitent la Commission et les États membres à recourir à tous les moyens disponibles pour obtenir la conclusion d'un accord sur cette question à l'échelle internationale. Le rapport insiste tout particulièrement sur la nécessité de développer des programmes réglementaires et financiers afin d'encourager la remise à niveau et le renouvellement des flottes et de promouvoir les performances environnementales, avec pour corollaire de les rendre plus silencieux, d'accroître leur efficacité énergétique et de faire en sorte qu'ils soient moins polluants. Dans ce contexte, il soutient l'initiative de la Commission d'inclure l'aviation dans le Système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE). Les députés rappellent également que l'efficacité des mesures visant à réduire l'impact du transport aérien sur l'environnement dépend également des politiques menées par les pays à l'échelle mondiale, et, en ce sens, soulignent la nécessité de mettre sur pied des programmes conjoints avec les pays tiers.

Garantir la mise en œuvre et l'adaptation appropriées du cadre réglementaire : les députés estiment que l'augmentation du trafic aérien nécessitera une mise en œuvre plus intégrale du cadre juridique applicable aux transports aériens. Ils demandent à la Commission de contrôler la mise en œuvre

du règlement n° 95/93, tel que modifié par le règlement n° 793/2004, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté et de fournir plus d'indications et de clarifications sur le texte. Ils insistent notamment sur la nécessité de garantir une meilleure coordination et une meilleure adéquation entre l'attribution des créneaux horaires des services de gestion du trafic aérien et celle des créneaux horaires des aéroports. Ils soulignent également la nécessité d'harmoniser les définitions, les tolérances et le mode d'attribution des créneaux horaires des aéroports et des services de gestion des courants aériens. Le Conseil est invité à fixer un calendrier et des délais permettant d'intensifier la coopération entre les autorités de l'aviation civile des États membres voisins afin de garantir que des progrès considérables soient réalisés d'ici 2008 en matière de création de blocs d'espace aérien fonctionnels.

Renforcer la coopération en matière de capacités entre les régions dotées d'aéroports : les députés sont d'avis qu'une augmentation des capacités aéroportuaires n'est pas réalisable sans une collaboration efficace et totale entre les autorités aéroportuaires et les administrations régionales et locales compétentes, pour autant que cette collaboration n'enfreigne pas les règles communautaires de concurrence. Ils invitent la Commission et les États membres à faciliter l'échange de bonnes pratiques concernant la gestion publique de ces régions dotées d'aéroports, et à aider financièrement les projets pilotes et les programmes de recherche en rapport avec la question des incidences des aéroports sur les territoires environnants et sur leurs habitants. Les députés souhaitent en outre que les aéroports « d'aménagement du territoire » des régions enclavées, périphériques ou ultrapériphériques puissent continuer à bénéficier d'aides d'État proportionnées aux missions qu'elles remplissent dans l'intérêt général.

Services d'assistance en escale : le rapport invite la Commission à réaliser une nouvelle étude d'impact sur la mise en œuvre de la directive 96/67/CE, sur ses avantages et/ou désavantages finaux pour les usagers, les employés et les passagers, avant de présenter toute proposition qui conduirait à une libéralisation plus poussée. Il recommande que toute nouvelle tentative visant à modifier la directive soit axée principalement sur la qualité des services d'assistance en escale ainsi que sur la qualité de l'emploi dans le secteur des services au sol. Il invite tout particulièrement la Commission à: i) examiner la possibilité d'introduire des normes de qualité et des normes sociales minimales qui devraient être prises en compte dans la procédure de sélection et intégrées dans les contrats entre la compagnie aérienne et le prestataire de services; ii) définir le recours à la sous-traitance ; iii) définir et fixer clairement les conditions dans lesquelles un aéroport peut fournir des services d'assistance au sol ; iv) réexaminer et, le cas échéant, revoir à la hausse le nombre minimal de prestataires de services autorisés (actuellement deux), notamment dans le cas des grands aéroports ; v) mettre en place une procédure d'octroi d'agréments au niveau des États membres ; vi) faire en sorte que les prestataires garantissent une formation et une protection sociale appropriées à leurs employés ; vii) assurer un niveau satisfaisant de sécurité et de sûreté pour tous les utilisateurs et passagers, ainsi que pour le fret.

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 créneaux 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 aérodromes : 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.