Informations de base

2008/2134(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Agenda pour un avenir durable de l'aviation générale et d'affaires **Subject** 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt 3.20.01.01 Sécurité aérienne 3.40.05 Industries aéronautique et spatiale 3.70.20 Développement durable	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	QUEIRÓ Luís (PPE-DE)	06/06/2008

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ITRE Industrie, recherche et énergie	CASPARY Daniel (PPE-DE)	23/06/2008

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	TAJANI Antonio

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
11/01/2008	Publication du document de base non-législatif	COM(2007)0869	Résumé
22/05/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
02/12/2008	Vote en commission		Résumé
12/12/2008	Dépôt du rapport de la commission	A6-0501/2008	
02/02/2009	Débat en plénière		
03/02/2009	Décision du Parlement	T6-0036/2009	Résumé

03/02/2009	Résultat du vote au parlement		
03/02/2009	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2008/2134(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55-p4 Règlement du Parlement EP 55
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/62888

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE412.348	15/10/2008	
Avis de la commission	ITRE	PE409.649	05/11/2008	
Amendements déposés en commission		PE415.122	12/11/2008	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A6-0501/2008	12/12/2008	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T6-0036/2009	03/02/2009	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(2007)0869	11/01/2008	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2009)1843	18/06/2009	

Agenda pour un avenir durable de l'aviation générale et d'affaires

2008/2134(INI) - 11/01/2008 - Document de base non législatif

OBJECTIF : proposer un agenda pour un avenir durable de l'aviation générale et d'affaires.

CONTENU : à l'initiative des parties intéressées et suite à de larges consultations, la Commission a élaboré un agenda pour un avenir durable de l' aviation générale et d'affaires. La présente communication couvre: 1) l'ensemble du trafic aérien civil à l'exception des services commerciaux de transport aérien; 2) les activités de transport aérien civil à la demande et rémunérées. Sont compris, entre autres, les travaux aériens, la formation au pilotage, l'aviation de loisirs, les activités de taxi aérien à la demande et les activités des aéronefs appartenant à des particuliers ou à des entreprises et exploités à des fins professionnelle.

L'Europe compte environ 50.000 aéronefs motorisés relevant de l'aviation générale et d'affaires, tandis que la flotte des compagnies aériennes commerciales représente environ 5.000 aéronefs. En outre, de 180.000 à 200.000 aéronefs ultralégers et non motorisés sont employés pour le sport et les loisirs. En 2006, l'aviation générale et d'affaires représentait **9 % environ de tous les mouvements d'aéronefs** enregistrés par Eurocontrol. Depuis

2003, le nombre de mouvements d'aéronefs dans ce secteur a augmenté presque deux fois plus vite que le reste du trafic (avec une augmentation de 22 % du nombre de vols entre 2003 et 2006, contre une augmentation de 14 % pour le reste du trafic). L'aviation générale et d'affaires offre également aux particuliers, aux entreprises et aux communautés locales des services de transport adaptés à la demande, souples et de porte à porte, augmentant la mobilité, la productivité et la cohésion régionale.

De nombreuses parties intéressées de **l'aviation générale et d'affaires** ont exprimé leurs préoccupations quant à la proportionnalité de la réglementation qui les concerne. La Commission contrôlera la mise en œuvre des principes de subsidiarité et de proportionnalité pour veiller à ce qu'ils soient respectés, non seulement au niveau des politiques et des activités de réglementation, mais aussi au niveau de l'interprétation et de l'application du droit communautaire. Ce contrôle concernera également les mandats techniques donnés par la Commission à des agences spécialisées telles qu' Eurocontrol.

D'autres parties intéressées représentant principalement **l'aviation sportive et de loisirs** expriment leurs préoccupations quant à la définition et à la réglementation futures de différents types de vols locaux. Dans le cadre de la révision du règlement de base de l'AESA, la Commission a consulté toutes les parties intéressées en vue d'élaborer des règles de mise en œuvre pour le nouveau règlement. À cet égard, elle s'engage à élaborer des règles proportionnées adaptées à la complexité de l'aviation, tant du point de vue de la maintenance que de l'exploitation des aéronefs, et des licences d'équipage.

Étant donné l'évolution attendue du trafic, l'Europe sera confrontée à un écart sans cesse croissant entre capacité et demande. Si les capacités ne sont pas augmentées en proportion de la croissance générale du trafic, l'aviation générale et d'affaires entrera de plus en plus en concurrence avec l' aviation de ligne pour l'accès à l'espace aérien et aux infrastructures. La Commission suggère deux approches pour **améliorer l'utilisation des capacités existantes**: i) une meilleure planification pour utiliser au mieux les capacités existantes (ex : recours à des pistes et des zones de délestage dans les aéroports/aérodromes ; recours à des aéroports ou aérodromes spécialisés pour ce type de trafic); ii) le développement et la mise en œuvre de nouvelles technologies (ex : systèmes automatisés de veille météorologique et de circulation aérienne ; inclusion des systèmes de navigation par satellite dans les procédures de gestion du trafic aérien).

La Commission met actuellement en œuvre une série de **réformes institutionnelles et technologiques** dans le cadre du ciel unique européen et du projet SESAR. Ces initiatives devraient apporter des avantages à tous les utilisateurs, y compris l'aviation générale et d'affaires, en matière de sécurité, de coûts et d'efficacité.

La communication souligne également que les intérêts particuliers de l'aviation d'affaires commerciale doivent être pris en compte lors de l'élaboration de la **politique communautaire extérieure** en matière de transport aérien et de la négociation d'accords de services aériens, y compris en ce qui concerne la simplification et la rationalisation des procédures et la libéralisation équilibrée des droits de trafic.

Enfin, en dépit des progrès techniques actuels, l'aviation générale et d'affaires, tout comme l'aviation en général et la plupart des autres formes de transport, produit du bruit et des émissions gazeuses qui ont une incidence négative sur **l'environnement**, et doit contribuer à réduire cette incidence.

En conclusion, la Commission appelle toutes les parties intéressées à poursuivre le dialogue sur l'avenir de ce secteur en Europe. Elle suivra de près les évolutions à venir afin de veiller à ce que les besoins particuliers de toutes les catégories d'utilisateurs de l'espace aérien soient pris en compte dans les processus politiques. Elle veillera notamment à:

- créer un ensemble de statistiques de base sur l'aviation générale et d'affaires européenne;
- assurer le respect des principes de proportionnalité et de subsidiarité;
- prendre en compte les besoins de tous les utilisateurs de l'espace aérien et des infrastructures lors de la planification et de l'optimisation des capacités;
- promouvoir les nouvelles technologies qui permettent de préserver l'avance concurrentielle des entreprises européennes et d'exploiter au meilleur coût les capacités locales et régionales;
- faciliter l'accès de l'aviation générale et d'affaires aux marchés étrangers;
- garantir la durabilité environnementale de l'aviation générale et d'affaires.

Agenda pour un avenir durable de l'aviation générale et d'affaires

2008/2134(INI) - 03/02/2009 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 524 voix pour, 74 contre et 6 abstentions, une résolution qui se félicite de la communication de la Commission européenne sur l'aviation générale et d'affaires, dans la mesure où elle propose une analyse sérieuse des problèmes se posant dans ce secteur et identifie un certain nombre de stratégies appropriées pour prendre en compte les besoins spécifiques de ce secteur par la voie d'un dialogue permanent entre toutes les parties concernées.

La résolution souligne que l'aviation générale et d'affaires est le segment de l'aviation civile connaissant la croissance la plus rapide en Europe. Elle constitue un complément du transport aérien régulier assuré par les compagnies commerciales, offrant ainsi des bénéfices sociaux et économiques spécifiques, en ce sens notamment qu'elle renforce la mobilité des citoyens, la productivité des entreprises et la cohésion régionale. Or, la politique communautaire dans le domaine de l'aviation s'est articulée traditionnellement sur le transport aérien commercial, sans attacher toute l'attention voulue à son impact croissant sur l'aviation générale et d'affaires.

La résolution souligne les domaines nécessitant un examen approfondi :

Réglementation proportionnée et subsidiarité : les députés invitent la Commission à garantir l'application des principes de proportionnalité et de subsidiarité dans la conception et la mise en œuvre de la législation tant actuelle que future dans le domaine de l'aviation. La Commission est ainsi invitée à veiller à ce que les dispositions d'exécution qu'elle adopte en matière de sécurité aérienne soient proportionnées et adaptées à la complexité

de la catégorie concernée d'aéronefs et à leur exploitation. Elle est également invitée à : i) étudier la possibilité de définir des procédures simplifiées de sécurité et de contrôle pour les passagers des avions d'affaires, sans compromettre en aucune manière leur sécurité; ii) faciliter l'échange des bonnes pratiques dans le domaine des mesures de sécurité dans les petits et moyens aéroports.

Capacité des aéroports et de l'espace aérien : les députés font observer qu'il devient de plus en plus difficile pour l'aviation générale et d'affaires d'avoir accès non seulement aux grands aéroports mais aussi aux aéroports régionaux. Ils demandent à la Commission et aux États membres de s'employer à résoudre ces problèmes en mettant en œuvre des mesures visant à optimiser l'utilisation de la capacité existante par une meilleure planification et par le déploiement de technologies modernes. Les députés demandent également d'inclure les hélicoptères dans les stratégies de développement des capacités.

Les députés soulignent qu'il est essentiel que la zone d'espace aérien aux alentours des petits et moyens aéroports soit appropriée pour les utilisateurs de l'aviation générale et d'affaires et que toute modification de ces zones soit précédée par une consultation de ces utilisateurs. L'aviation d'affaires devrait se voir reconnaître, lorsque c'est possible, un accès approprié aux grands aéroports pour pouvoir relier les régions de l'Europe et ses centres économiques. A cet égard, la Commission est invitée à examiner s'il est nécessaire d'adapter les dispositions correspondantes du règlement concernant l'attribution de créneaux en vigueur et de préparer un rapport à l'intention du Parlement pour la fin 2009.

Gestion du trafic aérien : la résolution appelle à concevoir, au niveau européen, une stratégie harmonisée garantissant la cohérence entre les créneaux aéroportuaires et les plans de vol, et invite la Commission à proposer des mesures appropriées. Les députés escomptent que l'introduction d'un système de gestion du trafic aérien fondé sur des technologies modernes et novatrices dans le cadre de l'entreprise commune SESAR pourra contribuer à augmenter fortement la capacité de l'espace aérien, ce qui sera bénéfique pour tous les utilisateurs.

Les députés estiment qu'il faut permettre à tous ceux qui effectuent des vols selon les règles du vol à vue de disposer facilement et à des conditions financièrement avantageuses d'informations sur le trafic et la météo, ainsi que d'informations aéronautiques. Ils soutiennent également que la législation dans le domaine du « ciel unique européen » et SESAR ne doivent pas être à l'origine d'exigences technologiques disproportionnées et excessivement coûteuses pour les petits aéronefs effectuant des vols selon les règles du vol à vue.

Durabilité environnementale : les députés considèrent que par rapport au transport aérien commercial, l'aviation générale et d'affaires a un impact environnemental réduit en termes d'émissions de CO_2 et de bruit. Ils jugent toutefois nécessaire de réduire les émissions en continuant à améliorer le bilan environnemental des petits aéronefs, et ce en utilisant des carburants propres et en promouvant la recherche, le développement technologique et l'innovation.

Le Parlement invite la Commission à prendre des mesures pour faciliter l'accès au marché mondial des avionneurs européens travaillant pour l'aviation générale et d'affaires et à renforcer l'aide à la recherche, au développement et à l'innovation aéronautiques, en particulier pour les PME qui conçoivent et construisent des aéronefs pour l'aviation générale et d'affaires. Les députés jugent en outre essentiel de promouvoir l'aviation de loisirs et sportive, ainsi que les aéroclubs européens, qui représentent une source importante de qualifications professionnelles pour l'ensemble du secteur de l'aviation. Ils demandent à la Commission de tenir compte du rôle important que joue ce secteur de l'aviation dans le développement d'une formation professionnelle de pilotes.

La Commission est invitée à faire rapport au Parlement pour la fin de 2009 sur les progrès réalisés en relation avec l'ensemble de ces questions.