

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.