

Procédure file

| Informations de base | | |
|--|--------------------------------|--------------------|
| INI - Procédure d'initiative | 2008/2134(INI) | Procédure terminée |
| Agenda pour un avenir durable de l'aviation générale et d'affaires | | |
| Sujet | | |
| 3.20.01 Transport aérien de personnes et fret | | |
| 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 | PPE-DE QUEIRÓ Luís | 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. | |
| Commission européenne | ITRE Industrie, recherche et énergie | | 23/06/2008 |
| | | PPE-DE CASPARY Daniel | |
| | DG de la Commission Energie et transports | Commissaire TAJANI Antonio | |

| Evénements clés | | | |
|-----------------|--|---|--------|
| 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 | Résultat du vote au parlement |  | |
| 03/02/2009 | Décision du Parlement | T6-0036/2009 | Résumé |
| 03/02/2009 | Fin de la procédure au Parlement | | |

| Informations techniques | |
|--|---|
| Référence de 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; Règlement du Parlement EP 55-p4 |
| Etape de la procédure | Procédure terminée |
| Dossier de la commission parlementaire | TRAN/6/62888 |

| Portail de documentation | | | | | |
|---|-------------|-------------------------------|------------|----|--------|
| Document de base non législatif | | COM(2007)0869 | 11/01/2008 | EC | Résumé |
| Projet de rapport de la commission | | PE412.348 | 15/10/2008 | EP | |
| Avis de la commission | ITRE | PE409.649 | 05/11/2008 | EP | |
| Amendements déposés en commission | | PE415.122 | 12/11/2008 | EP | |
| Rapport déposé de la commission, lecture unique | | A6-0501/2008 | 12/12/2008 | EP | |
| Texte adopté du Parlement, lecture unique | | T6-0036/2009 | 03/02/2009 | EP | Résumé |
| Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière | | SP(2009)1843 | 18/06/2009 | EC | |

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

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 professionnelles.

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

En adoptant le rapport d'initiative de M. Luís QUEIRO (PPE-DE, PT), la commission des transports et du tourisme se félicite, dans l'ensemble, 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.

Les principales recommandations contenues dans le rapport sont les suivantes :

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 :

- réaliser, de façon systématique, des analyses d'impact par segment afin de pouvoir module les réglementations touchant différentes catégories d'entreprises et d'utilisateurs de l'espace aérien ;
- veiller à ce que les dispositions d'exécution qu'elle adopte en matière de sécurité aérienne ces règles soient proportionnées et adaptées à la complexité de la catégorie concernée d'aéronefs et à leur exploitation;
- 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;
- faciliter l'échange des bonnes pratiques dans le domaine des mesures de sécurité dans les petits et moyens aéroports.

En ce qui concerne l'aviation générale, les députés estiment qu'il est possible de parvenir à un certain degré de flexibilité au niveau de l'application en déléguant certains pouvoirs de contrôle aux associations et organisations d'aviation sportive et de loisirs, sous réserve d'un contrôle approprié par l'autorité aérienne compétente et pour autant qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêts.

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 à la Commission et aux États membres d'inclure les hélicoptères dans les stratégies de développement des capacités.

Les États membres et les autorités régionales et locales sont pour leur part encouragées à investir dans la modernisation et la création de petits et moyens aéroports et à associer toutes les parties intéressées à des processus de consultation en vue d'affecter des aéroports potentiels ou existants à une utilisation spécifique par l'aviation générale et d'affaires.

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.

Le rapport 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. Ils soulignent toutefois que le programme SESAR doit tenir compte des spécificités de l'aviation générale et d'affaires et procurer à ce secteur des avantages réels, sans lui imposer des charges inutiles.

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 CO₂ 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.

Les députés observent que l'aviation générale et d'affaires ne relève pas du champ d'application de la proposition de la Commission visant à inclure l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émission. Ils estiment par ailleurs que la question du bruit devrait être réglée aux niveaux national et local, conformément au principe de subsidiarité.

Autres questions : les députés considèrent que les décideurs politiques doivent disposer de données et d'informations statistiques appropriées sur l'aviation générale et d'affaires. Ils invitent dès lors la Commission et Eurostat à concevoir et à mettre en œuvre une stratégie systématique de collecte et de partage des données internationales et européennes.

Le rapport invite la Commission à prendre des mesures appropriées pour faciliter l'accès au marché mondial des aviateurs européens travaillant pour l'aviation générale et d'affaires. Les députés considèrent que les intérêts de l'aviation générale et d'affaires doivent être pris en compte dans la conception de la politique communautaire extérieure de l'aviation, en particulier en ce qui concerne les vols transatlantiques.

Les parlementaires 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.

Enfin, 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.

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

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 CO₂ 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 aviateurs 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.