

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Document de séance

A6-0501/2008

12.12.2008

RAPPORT

sur un agenda pour un avenir durable de l'aviation générale et d'affaires
(2008/2134(INI))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Luís Queiró

SOMMAIRE

	Page
PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	3
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	10
AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DE LA RECHERCHE ET DE L'ÉNERGIE.....	15
RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION	18

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur un agenda pour un avenir durable de l'aviation générale et d'affaires (2008/2134(INI))

Le Parlement européen,

- vu la communication de la Commission du 11 janvier 2007 "Un agenda pour un avenir durable de l'aviation générale et d'affaires" (COM(2007)0869),
- vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2008 modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen (COM(2008)0388),
- vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2008 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE (COM(2008)0390),
- vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (COM(2006)0818),
- vu le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen¹, le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen², et le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen³,
- vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (règlement AESA)⁴,
- vu le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil, du 18 janvier 1993, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté (règlement créneaux horaires)⁵,
- vu le règlement (CE) n° 375/2007 de la Commission du 30 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et des produits, des pièces et des équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception

¹ JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

² JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.

³ JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

⁴ JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

⁵ JO L 14 du 22.1.1993, p. 1.

et de production¹,

- vu le règlement (CE) n° 376/2007 de la Commission du 30 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches²,
 - vu le règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil du 27 février 2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)³,
 - vu le projet CESAR (Cost Effective Small Aircraft) financé dans le cadre du sixième programme-cadre de recherche et de développement technologique,
 - vu la communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 25 juin 2008 "Ciel unique européen II: vers une aviation plus durable et plus performante" (COM(2008)0389),
 - vu la communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 24 janvier 2007 "Un plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe" (COM(2006)0819),
 - vu la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 30 avril 2008 relative à l'application du règlement (CE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, tel que modifié, (COM(2008)0227),
 - vu la communication de la Commission du 2 mars 2007 "État d'avancement du projet de réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR) (COM(2007)0103),
 - vu l'article 45 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l'avis de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie (A6-0501/2008),
- A. considérant que l'aviation générale et d'affaires englobe toute une variété d'activités aériennes et que cette appellation recouvre l'ensemble du trafic aérien civil à l'exception des services commerciaux de transport aérien, ainsi que les activités de transport aérien civil à la demande et rémunérées,
- B. considérant que ce secteur s'étend également à des activités présentant une haute valeur, aussi diverses que les travaux aériens spécialisés (cartographie aérienne, aviation agricole, lutte contre les incendies, surveillance du trafic routier), la formation au pilotage et

¹ JO L 94 du 4.4.2007, p. 3.

² JO L 94 du 4.4.2007, p. 18.

³ JO L 64 du 2.3.2007, p. 1.

l'aviation de loisirs,

- C. considérant que des données et informations statistiques relatives à l'aviation générale et d'affaires font actuellement défaut,
 - D. considérant que l'aviation générale et d'affaires est le segment de l'aviation civile connaissant la croissance la plus rapide en Europe et qu'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,
 - E. considérant que l'aviation générale et d'affaires revêt une importance économique croissante, en particulier pour les aviateurs européens, qui n'ont cessé d'accroître leur part sur le marché mondial et dont le potentiel de croissance est considérable,
 - F. considérant que 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,
 - G. considérant que des dispositions visant à régir l'exploitation d'aéronefs commerciaux extrêmement complexes peuvent représenter une charge financière et réglementaire disproportionnée pour les exploitants de petits aéronefs privés et que, partant, des stratégies réglementaires identiques pour tous et l'application uniforme de règles aux différents secteurs de l'aviation ont des effets fâcheux à certains égards,
 - H. considérant que l'accès à l'espace aérien et aux aéroports est une question vitale pour l'aviation générale et d'affaires, dès lors qu'il y a un déséquilibre croissant entre la demande et la capacité, et que l'aviation générale et d'affaires se retrouve de plus en plus en concurrence avec l'ensemble du secteur aérien s'agissant de l'accès à l'espace aérien et aux aéroports,
1. se félicite, dans l'ensemble, de la communication de la Commission 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;

Réglementation proportionnée et subsidiarité

2. souligne qu'il est nécessaire de tenir compte des intérêts et spécificités de l'aviation générale et d'affaires dans la conception des futures initiatives dans le domaine du transport aérien, en vue de renforcer sa compétitivité; invite à cet égard 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;
3. rappelle à la Commission qu'il y a lieu de réaliser, de façon systématique, des analyses d'impact par segment afin de pouvoir moduler – si nécessaire et dans la mesure où il n'en résulte aucun risque pour la sécurité – les réglementations touchant différentes catégories

d'entreprises et d'utilisateurs de l'espace aérien;

4. invite la Commission, quand elle adopte des dispositions d'exécution relatives à la sécurité aérienne, à veiller à ce que ces règles soient proportionnées et adaptées à la complexité de la catégorie concernée d'aéronefs et à leur exploitation;
5. se félicite de la récente adaptation des normes d'entretien pour les aéronefs qui ne sont pas utilisés dans les services commerciaux de transport aérien et en particulier pour les aéronefs qui ne sont pas rangés dans la catégorie des "aéronefs à motorisation complexe", y voyant un bon exemple de réglementation proportionnée;
6. considère qu'un certain degré de flexibilité au niveau de l'application serait souhaitable en ce qui concerne l'aviation générale, et qu'il serait possible d'y parvenir 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;
7. invite la Commission à 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;
8. suggère que la Commission facilite 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

9. fait 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, la demande croissante du transport aérien commercial créant des difficultés en termes de disponibilité de créneaux et d'aires de stationnement;
10. demande instamment à la Commission et aux États membres de s'employer à résoudre par l'intermédiaire de leurs autorités aéroportuaires, 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, ainsi qu'il est prévu dans le plan d'action de la Commission pour la capacité aéroportuaire, l'efficacité et la sécurité en Europe; (le "plan d'action de la Commission")
11. attend l'avis du nouvel Observatoire communautaire de la capacité aéroportuaire en ce qui concerne l'élaboration de mesures visant à améliorer la capacité du réseau aéroportuaire européen et attend de cet Observatoire qu'il joue un rôle important dans la mise en œuvre du plan d'action de la Commission;
12. estime que les hélicoptères peuvent être, sur les courtes distances, un moyen de liaison important entre les aéroports, et demande instamment à la Commission et aux États membres de les inclure dans les stratégies de développement des capacités;
13. encourage les États membres et les autorités régionales et locales à investir dans la modernisation et la création de petits et moyens aéroports, lesquels revêtent une

importance majeure pour l'aviation générale et d'affaires;

14. encourage les États membres à investir dans des infrastructures spécifiques nécessaires à l'exploitation et à l'entretien des aéronefs dans le domaine de l'aviation générale et d'affaires;
15. encourage les États membres ainsi que les autorités régionales et locales à associer toutes les parties intéressées à des processus de consultation en vue d'affecter, le cas échéant, des aéroports potentiels ou existants à une utilisation spécifique par l'aviation générale et d'affaires, et considère que lorsque des aéroports militaires sont déclassés, la consultation doit être étendue aux autorités militaires;
16. considère 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;
17. souligne que 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 et demande à la Commission d'examiner s'il est nécessaire à cet égard 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;
18. souligne qu'il faut 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 et encourage la participation des coordonateurs aéroportuaires européens en la matière;
19. escompte 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 réduire la fragmentation de l'espace aérien européen et son encombrement prévisible et à augmenter fortement la capacité de l'espace aérien, ce qui sera bénéfique pour tous les utilisateurs de l'espace aérien, y compris l'aviation générale et d'affaires;
20. souligne toutefois que le programme SESAR doit tenir pleinement compte des spécificités de l'aviation générale et d'affaires et procurer à ce secteur des avantages réels, sans lui imposer des charges inutiles;
21. considère qu'il faudrait avoir notamment pour objectif de 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;
22. soutient 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, tout en reconnaissant entièrement que tous les aéronefs utilisant l'espace aérien contrôlé doivent être dotés d'un équipement garantissant un niveau approprié de sécurité, notamment des dispositifs de localisation;

Durabilité environnementale

23. considère 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;
24. juge 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, et souligne à cet égard l'importance d'initiatives comme "Clean Sky" et CESAR;
25. fait observer 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;
26. estime que, conformément au principe de subsidiarité, la question du bruit devrait être réglée aux niveaux national et local et considère que la cartographie du bruit constitue un parmi d'autres moyens de concevoir une méthodologie équilibrée pour garantir le développement des aéroports sans exposer la population locale à une pollution sonore importante;

Autres questions

27. considère que les décideurs politiques doivent disposer de données et d'informations statistiques appropriées sur l'aviation générale et d'affaires pour pouvoir se faire une idée précise de ce secteur et le régir correctement; invite partant la Commission et Eurostat à concevoir et à mettre en œuvre une stratégie systématique de collecte et de partage des données internationales et européennes;
28. se félicite de ce que la Commission clarifie les définitions juridiques, y compris la définition de la propriété fractionnée, et rappelle que cette question est abordée dans le règlement révisé AESA et dans les dispositions d'exécution y afférentes, actuellement en cours de préparation;
29. 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;
30. considère 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;
31. invite la Commission 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;
32. juge 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;

33. demande à la Commission de tenir compte du rôle important que joue et peut continuer à jouer ce secteur de l'aviation dans le développement d'une formation professionnelle de pilotes;
34. invite la Commission à lui faire rapport pour la fin de 2009 sur les progrès réalisés en relation avec les questions mises en évidence dans le présent rapport;

*
* * *

35. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Contexte

Parallèlement au transport aérien commercial, il existe une très grande diversité d'activités dans le domaine de l'aviation civile: vols effectués aux fins de loisirs, transport de personnes et vols d'affaires. Les types d'exploitation varient considérablement, allant de l'aviation de loisirs sans moteur à l'exploitation d'avions d'affaires à réaction sophistiqués en passant par les travaux aériens spécialisés. La communication de la Commission regroupe ces activités sous le vocable "aviation générale et d'affaires". Son champ ouvre donc "l'ensemble du trafic aérien civil à l'exception des services commerciaux de transport aérien" ainsi que "les activités de transport aérien civil à la demande et rémunérées".

Jusqu'ici, ce secteur n'avait encore jamais été traité spécifiquement au niveau communautaire, l'accent ayant été mis dans la conception du marché unique de l'aviation de l'Union européenne sur le transport aérien commercial. Toutefois, l'élargissement des compétences communautaires dans le domaine de la sécurité aérienne, de la sécurité en général, de la gestion du trafic aérien et des questions environnementales a une importance croissante dans l'aviation générale et d'affaires. Parallèlement, ce secteur de l'aviation connaît une croissance rapide, en termes tant de volume que d'importance économique.

Importance de l'aviation générale et d'affaires

L'aviation générale et d'affaires est le segment de l'aviation connaissant la croissance la plus rapide en Europe. Selon les estimations, le nombre des aéronefs motorisés de l'aviation générale est de l'ordre de 30 000 à 50 000. En ce qui concerne l'aviation d'affaires, EUROCONTROL escompte que le nombre des avions d'affaires à réaction (y compris des avions à réaction très légers) doublera pour atteindre 3 500 en l'an 2017. En 2006, l'aviation générale et d'affaires prenait à son compte environ 9% de tous les mouvements d'aéronefs enregistrés par Eurocontrol et le nombre des mouvements dans ce segment a crû deux fois plus vite que le reste du trafic.

Il faut également reconnaître que l'aviation générale et d'affaires européenne procure des avantages sociaux et économiques spécifiques. En permettant un transport souple et point à point, y compris à destination d'aéroports qui ne sont pas desservis par les compagnies aériennes, l'aviation générale et d'affaires accroît la mobilité des citoyens, améliore la productivité des entreprises et renforce la cohésion régionale. De plus, les activités aériennes fournissent des services essentiels dans des domaines tels que l'agriculture, la construction, la photographie ou les opérations de recherche et de sauvetage. Par ailleurs, l'aviation de loisirs et sportive contribue au développement de compétences aéronautiques qui sont essentielles pour le secteur.

De plus, il faut être bien conscient de la valeur économique du secteur lui-même et de son potentiel de croissance continue, en particulier pour les avionneurs européens, quelque 75% de tous les certificats d'homologation délivrés par l'AESA concernant la catégorie de l'aviation générale et d'affaires. En outre, l'industrie européenne n'a pas cessé d'accroître sa

part sur le marché mondial de l'aviation générale et d'affaires pour atteindre, à l'heure actuelle, 16%.

Politique de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation générale et d'affaires

Dans sa communication, la Commission souligne la nécessité de prendre en considération les spécificités de l'aviation générale et d'affaires et énumère différentes questions clés à cet égard. Votre rapporteur approuve la sélection des domaines nécessitant un examen approfondi et souhaite faire des commentaires plus détaillés sur les points ci-après:

Collecte de données

Il est évident que les décideurs politiques européens devraient disposer de toute une série de données de base concernant l'aviation générale et d'affaires, y compris en matière de sécurité. Votre rapporteur convient que des données statistiques adéquates font actuellement défaut et il serait dès lors partisan d'une approche davantage systématique de la collecte et du partage des données permettant de mieux comprendre l'importance du secteur dans la Communauté.

Réglementation proportionnée

Le renforcement de l'activité réglementaire de l'Union européenne dans le secteur de l'aviation au cours de ces dernières années a révélé les limites auxquelles se heurtent une démarche réglementaire identique pour tous et l'application uniforme de la réglementation à tout un éventail de secteurs aériens différents. Par exemple, une règle destinée à régir l'exploitation d'un aéronef commercial complexe peut constituer une charge financière ou réglementaire disproportionnée pour l'exploitant d'un simple aéronef monomoteur privé. L'aviation générale et d'affaires en Europe comprend essentiellement des aéronefs privés et les petites et moyennes entreprises ne disposent que de ressources limitées pour se conformer aux changements réglementaires permanents.

Aussi votre rapporteur approuve-t-il résolument la Commission quand elle manifeste son intention de contrôler strictement l'application du principe de proportionnalité, tant dans le processus politique et réglementaire que dans la mise en œuvre concrète de la législation aérienne. Il en résulte qu'il est nécessaire, entre autres, de réaliser des analyses d'impact par segment, afin de permettre, si nécessaire, une modulation des réglementations concernant différentes catégories d'entreprises et d'utilisateurs de l'espace aérien. La Commission devrait dès lors mettre en place une procédure sur la base de laquelle l'impact de la législation communautaire, en vigueur et en cours de préparation, sur les différents segments de l'aviation générale et d'affaires serait évalué systématiquement. Dans le même temps, il faut toutefois veiller à ce qu'une "réglementation proportionnée" ne compromette pas la sécurité du grand public.

Pour l'aviation générale et d'affaires, la question cruciale qui se pose, c'est de savoir comment le principe de proportionnalité sera appliqué dans la pratique. Généralement parlant, le règlement AESA et la proposition de la Commission visant à le modifier prévoient la possibilité d'adopter des règles d'application souples et proportionnées en ce qui concerne différents types d'exploitation et d'aéronefs. Dans ce contexte, des critères spécifiques ou des exemptions en matière de certification devraient être envisagés pour certaines formes

d'exploitation lorsqu'aucune raison ressortissant à la sécurité ou à l'intérêt public ne justifie une telle procédure.

S'agissant de l'aviation non commerciale, votre rapporteur se félicite de l'adoption récente de mesures visant à adapter les règles en matière d'aéronavigabilité¹, à la suite d'une analyse d'impact réalisée par l'AESA concluant que ces règles sont trop strictes pour le secteur. L'adaptation de ces exigences est un bon exemple de réglementation proportionnée ne compromettant pas la sécurité.

En ce qui concerne les règles de sécurité, il peut être nécessaire d'adapter les exigences concernant l'aviation d'affaires. Contrairement aux transporteurs traditionnels, l'exploitant connaît normalement tous les passagers. Aussi peut-il être judicieux de prévoir des procédures simplifiées de sécurité et de contrôle conformément au principe de proportionnalité, sans compromettre la sécurité des passagers.

Capacité des aéroports et de l'espace aérien

L'accès à l'espace aérien et aux aérodromes est une question-clé pour l'aviation générale et d'affaires. Comme le souligne la communication de la Commission, l'Europe est confrontée à un écart sans cesse croissant entre la capacité et la demande, dans la mesure où les volumes de trafic continuent à augmenter. L'aviation générale et d'affaires est ainsi de plus en plus en situation de concurrence pour ce qui est de l'accès à l'espace aérien et aux infrastructures avec le secteur aérien au sens large.

A. Aéroports/aérodromes

Il est souvent très difficile pour l'aviation générale et d'affaires d'avoir accès aux aéroports pivots. Aussi la majorité de la flotte de l'aviation générale et d'affaires opère-t-elle principalement à partir et à destination d'aéroports régionaux (secondaires), ce qui a facilité la création d'un réseau de plus de 80 000 paires de villes reliant différentes régions en Europe. Toutefois, le secteur de l'aviation générale et d'affaires est de plus en plus préoccupé par les difficultés d'accès non seulement aux grands aéroports internationaux mais aussi, dans une mesure croissante, aux aéroports régionaux, l'augmentation de la demande du secteur du transport aérien commercial créant des difficultés en ce qui concerne la disponibilité de créneaux de décollage et d'atterrissage pour les exploitants de vols non réguliers ainsi que la disponibilité d'aires de stationnement pour les aéronefs. Aussi les exploitants de l'aviation générale et d'affaires éprouvent-ils de plus en plus de difficultés à disposer de créneaux aux heures de leur choix, alors que leurs vols pourraient être importants pour l'économie de la région où est situé l'aéroport concerné.

Votre rapporteur se félicite des efforts déployés par la Commission pour relever ces défis dans le cadre de son plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe². En particulier, il convient qu'il sera nécessaire d'optimiser l'utilisation de la capacité existante, y compris par le recours à des infrastructures spéciales, pour répondre aux besoins de l'aviation générale et d'affaires. Des technologies modernes, comme

¹ Révision des règlements (CE) n^{os} 1702/2003 et 2042/2003.

² COM(2006)0819.

des systèmes d'information météorologique automatiques, des services de trafic aérien automatisés, ainsi que l'intégration des systèmes globaux de navigation par satellite dans les procédures de gestion du trafic aérien devraient également se révéler utiles.

Compte tenu de leur rôle prédominant pour l'aviation générale et d'affaires, la création ou la modernisation de petits et moyens aérodromes devraient faire l'objet d'une promotion et les États membres devraient être encouragés à investir dans ce secteur. Néanmoins, votre rapporteur juge également important que l'aviation d'affaires bénéficie d'un accès adéquat aux grands aéroports pour pouvoir relier les régions de l'Europe à ses centres économiques. Dans ce contexte, la Commission devrait examiner si le règlement actuel d'attribution des créneaux horaires¹ garantit aux vols non réguliers un accès équitable, proportionné et égal dans les aéroports de l'Union européenne. De plus, il pourrait être utile de concevoir et de mettre en place, au niveau européen, un ensemble de règles et de procédures harmonisées pour garantir la cohérence entre les créneaux aéroportuaires et les plans de vol.

B. Espace aérien

La capacité de l'espace aérien est une question tout aussi importante pour l'aviation générale et d'affaires. Dans ce contexte, votre rapporteur souligne l'importance de réformes institutionnelles et technologiques dans le contexte du ciel européen unique et de l'entreprise commune SESAR, dont il est attendu des bénéfices en termes de sécurité, de coûts et d'efficacité pour tous les utilisateurs de l'espace aérien, y compris l'aviation générale et d'affaires. SESAR vise entre autres à multiplier la capacité par trois, et ce sur la base d'une amélioration de la gestion du trafic aérien.

Toutefois, les parties concernées (appartenant essentiellement au milieu de l'aviation sportive et de loisirs) ont exprimé des inquiétudes, en particulier en ce qui concerne l'expansion de l'espace aérien contrôlé au détriment de l'espace aérien non contrôlé, dans lequel s'exerce une partie notable de l'activité de l'aviation générale et d'affaires. En outre, il est souligné que SESAR ne devrait pas entraîner des exigences d'équipement disproportionnées pour les petits aéronefs, qui appliquant, pour la plupart, le principe "voir et éviter". Dans de nombreux cas, des solutions de rechange simples présentant un bien meilleur rapport coûts/avantages sont disponibles.

Votre rapporteur estime que le ciel unique européen et SESAR devraient reconnaître pleinement les spécificités du secteur de l'aviation générale et d'affaires et en tenir compte. En outre, il faudrait veiller à ce que des bénéfices concrets soient procurés au secteur, sans le confronter à des charges inutiles. Par exemple, il est nécessaire de garantir un accès simple et peu coûteux, à un service de base d'informations concernant la météo et les vols, ainsi que d'informations aéronautiques.

Durabilité environnementale

Les avantages procurés par l'aviation générale et d'affaires décrits précédemment doivent être mis en rapport avec son impact environnemental, en particulier en ce qui concerne les émissions contribuant au changement climatique et le bruit. Dans le même temps, toutefois, il

¹ Règlement (CEE) n° 95/93.

faut reconnaître que l'impact général des petits aéronefs en termes tant d'émissions de CO₂ que de bruit est bien moindre que celui des aéronefs du transport aérien commercial.

L'impact de l'aviation sur le changement climatique est en partie pris en compte dans la proposition de la Commission visant à étendre le système d'échange de droits d'émission à l'aviation. La plupart des appareils de l'aviation générale et d'affaires ne ressortiraient toutefois pas au champ d'application de cette proposition. Pour les exploitants concernés (c'est-à-dire un nombre limité d'exploitants d'appareils d'affaires), le système devrait être conçu de façon à en réduire au minimum le coût administratif, d'une part, et à prévenir les distorsions de concurrence entre eux et d'autres formes de transport commercial aérien, d'autre part. S'agissant du bruit, votre rapporteur convient que conformément au principe de subsidiarité, cette question devrait être traitée au niveau national, si pas local.

Même si des améliorations considérables ont été réalisées au cours des dernières décennies (qu'il s'agisse des émissions gazeuses ou du bruit), votre rapporteur souligne que la performance environnementale des petits aéronefs doit encore être améliorée. Aussi est-il nécessaire de promouvoir la recherche et le développement technologique par le biais d'initiatives telles que "Clean Sky" et CESAR. Enfin, on attend également de SESAR qu'il améliore la performance environnementale de l'aviation. Son objectif ambitieux consiste à réduire l'impact environnemental par vol de quelque 10%, grâce à de nouvelles technologies et à des procédures révisées de gestion du trafic aérien.

5.11.2008

AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DE LA RECHERCHE ET DE L'ÉNERGIE

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur un agenda pour un avenir durable dans l'aviation générale et d'affaires
(2008/2134(INI))

Rapporteur pour avis: Daniel Caspary

SUGGESTIONS

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

1. reconnaît la nécessité d'adopter une approche sur mesure envers l'aviation générale et d'affaires en raison de leurs caractéristiques par rapport à l'aviation commerciale; se félicite de la communication de la Commission, qui offre un aperçu systématique du secteur;
2. souligne l'importance d'une approche réglementaire adéquate prenant en considération les besoins des petites et moyennes entreprises opérant dans la branche;
3. invite instamment la Commission à clarifier les définitions des composantes structurelles de l'aviation générale et d'affaires et à harmoniser l'interprétation des définitions juridiquement contraignantes utilisées dans les réglementations internationales, communautaires et nationales;
4. insiste sur la nécessité de renforcer la recherche dans le cadre du septième programme-cadre sur de nouveaux types d'aéronefs qui soient plus efficaces du point de vue énergétique et plus compatibles avec l'environnement; souligne par ailleurs la nécessité de mener des recherches sur des technologies de réduction du bruit et sur la gestion du trafic aérien;
5. observe que les petits aéronefs ne sont pas couverts par le futur régime de négociation des droits d'émission, mais qu'un mécanisme volontaire de compensation des émissions de

carbone est actuellement élaboré par le secteur; déplore qu'en vertu de sa conception, le régime de négociation des droits d'émission discrimine l'aviation d'affaires en accordant gratuitement des quotas d'émissions aux compagnies commerciales tout en contraignant en fait les opérateurs de lignes d'affaires à acquérir presque 100% des émissions qu'ils demandent selon le système sur le marché;

6. invite instamment la Commission à faire en sorte que la future réglementation soit compatible avec les règles des principaux partenaires commerciaux de l'UE; demande en outre que la Commission consente des efforts importants pour améliorer l'accès aux marchés dans les pays tiers, permettant ainsi aux entreprises de l'UE d'accroître leur part de marché globale et de stimuler la production industrielle de l'UE;
7. souligne l'importance d'un accès équitable aux infrastructures aéroportuaires et à l'espace aérien pour les opérateurs de l'aviation d'affaires; rappelle qu'il est urgent de mettre en place l'espace aérien unique, afin de générer des avantages du point de vue de l'environnement et d'augmenter l'efficacité pour les opérateurs et les passagers;
8. met en lumière l'augmentation des problèmes de capacités dans les grands aéroports pour les utilisateurs de l'espace aérien dans ce secteur, et invite dès lors instamment la Commission et les États membres à trouver les moyens appropriés pour optimiser et accroître la capacité des aéroports régionaux et locaux.

RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION

Date de l'adoption	4.11.2008
Résultat du vote final	+ : 41 - : 2 0 : 1
Membres présents au moment du vote final	Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Den Dover, Lena Ek, Nicole Fontaine, Adam Gierek, David Hammerstein, Rebecca Harms, Mary Honeyball, Romana Jordan Cizelj, Pia Elda Locatelli, Eugenijus Maldeikis, Eluned Morgan, Reino Paasilinna, Atanas Papanizov, Aldo Patriciello, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Amalia Sartori, Andres Tarand, Patrizia Toia, Nikolaos Vakalis, Adina-Ioana Vălean, Dominique Vlasto
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Pilar Ayuso, Etelka Barsi-Pataky, Ivo Belet, Daniel Caspary, Zdzisław Kazimierz Chmielewski, Juan Fraile Cantón, Neena Gill, Robert Goebbels, Cristina Gutiérrez-Cortines, Gunnar Hökmark, Pierre Pribetich, Esko Seppänen, Silvia-Adriana Țicău, Vladimir Urutchev, Lambert van Nistelrooij

RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION

Date de l'adoption	2.12.2008
Résultat du vote final	+ : 28 - : 4 0 : 1
Membres présents au moment du vote final	Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Luís Queiró, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Brian Simpson, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Silvia-Adriana Țicău, Lars Wohlin
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Luigi Cocilovo, Jas Gawronski, Lily Jacobs