



PARLEMENT EUROPEEN

2008 - 2009

TEXTES ADOPTÉS

au cours de la séance du

mardi

3 février 2009



TEXTES ADOPTES PAR LE PARLEMENT

P6_TA-PROV(2009)0036

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

Résolution du Parlement européen du 3 février 2009 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 intitulée "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 du règlement du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2008 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aérodromes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE (COM(2008)0390),
- vu la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 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 serre¹,
- 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 européen², 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 européen³, 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 européen⁴,
- 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 aérienne⁵ (règlement AESA),

¹ JO L 8 du 13.1.2008, p. 3.

² JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

³ JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.

⁴ JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

⁵ JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

- 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 Communauté¹ (règlement "créneaux horaires"),
- 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 et de production²,
- 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 tâches³,
- 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)⁴,
- 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 intitulée "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 intitulée "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 15 mars 2007 intitulée "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

¹ JO L 14 du 22.1.1993, p. 1.

² JO L 94 du 4.4.2007, p. 3.

³ JO L 94 du 4.4.2007, p. 18.

⁴ JO L 64 du 2.3.2007, p. 1.

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 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; 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 avionneurs 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; 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; 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 souplesse serait souhaitable au stade de l'application en ce qui concerne l'aviation générale; estime 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 et leur sûreté;
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, par l'intermédiaire de leurs autorités aéroportuaires, 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, ainsi qu'il est prévu dans le plan d'action de la Commission pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe (ci-après 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 le stationnement 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; considère que lorsque des aéroports militaires sont déclassés, la consultation devrait 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 "créneaux horaires" 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; 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 directive de la Commission visant à intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre;
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 moyen parmi d'autres 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 par conséquent 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 la présente résolution;

o

o o

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.