

Avis du Comité économique et social européen sur le «Paquet aéroports», qui comprend les quatre documents suivants:

«Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Politique aéroportuaire de l'Union européenne — résoudre les problèmes de capacité et de qualité pour favoriser la croissance, la connectivité et la mobilité durable»

COM(2011) 823 final,

«Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil»

COM(2011) 824 final — 2011/0397 (COD),

«Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne (refonte)»

COM(2011) 827 final — 2011/0391 (COD) et

«Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil»

COM(2011) 828 final — 2011/0398 (COD)

(2012/C 181/31)

Rapporteur: **M. McDONOGH**

Les 1^{er}, 13 et 15 décembre 2011 et le 20 janvier 2012, la Commission européenne, le Parlement européen et le Conseil ont décidé respectivement, conformément aux articles 100, paragraphe 2, et 304 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), de consulter le Comité économique et social européen sur le:

«Paquet aéroports», qui comprend les quatre documents suivants:

«Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Politique aéroportuaire de l'Union européenne - résoudre les problèmes de capacité et de qualité pour favoriser la croissance, la connectivité et la mobilité durable»

COM(2011) 823 final

«Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil»

COM(2011) 824 final — 2011/0397 (COD)

«Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne (refonte)»

COM(2011) 827 final — 2011/0391 (COD)

«Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil»

COM(2011) 828 final — 2011/0398 (COD).

La section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 13 mars 2012.

Lors de sa 479^e session plénière des 28 et 29 mars 2012 (séance du 28 mars 2012), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 169 voix pour, 1 voix contre et 4 abstentions.

1. Conclusions et recommandations

1.1 Il convient de mettre en œuvre le «système de sûreté à guichet unique» proposé par la Commission européenne (se reporter à l'avis du CESE sur «La sécurité de l'aviation pour les passagers»⁽¹⁾).

1.2 Lorsque l'on aborde le sujet des créneaux, il conviendrait de tenir compte de la nature de la concurrence existant entre les compagnies aériennes ou des alliances passées par celles-ci entre elles, pour éviter toute situation de concurrence déloyale.

1.3 Il convient d'assurer la transparence des frais de réservation en ligne, tels que ceux liés à la sécurité, comme l'exige l'avis du CESE sur les «Droits acquis des usagers des transports aériens»⁽²⁾. Lorsqu'un passager n'utilise pas son billet, il ne devrait avoir à sa charge qu'un tarif minimal et les éléments du prix du billet que la compagnie aérienne n'est pas tenue de payer devraient être remboursés au passager.

1.4 Les autorités aéronautiques nationales et les instances de contrôle devraient permettre aux aéroports d'avoir une plus grande flexibilité dans la gestion de la demande et de pouvoir moduler les taxes d'aéroport en fonction de la demande, par exemple en les fixant à un niveau plus élevé aux heures de pointe qu'aux heures creuses.

1.5 Il y a lieu de définir plus clairement les droits des usagers des transports aériens et d'appliquer uniformément les règles relatives aux bagages à main, en respectant les droits des passagers à faire des achats avant de monter à bord.

1.6 Il importe d'instaurer, dans les plus brefs délais, le système unique européen de contrôle du trafic aérien, qui, pour être efficace, devrait inclure l'Ukraine et la Turquie. Cela contribuera à réduire les coûts et à gagner en efficacité dans tous les pays de l'Union. Cela permettra de réduire considérablement les coûts. Cela réduira également le temps de vol entre aéroports, et exercerait ainsi indirectement des pressions accrues sur leur capacité.

1.7 Les dispositifs de sûreté aéroportuaire deviennent de plus en plus sophistiqués et onéreux, mais pas forcément plus efficaces. Il conviendrait d'examiner leur efficacité, car leur coût est supporté par les voyageurs. Les coûts liés à la sécurité représentaient 29 % des dépenses de fonctionnement des aéroports en 2009, la dernière année pour laquelle des informations sont disponibles.

1.8 Les recettes provenant des boutiques et des restaurants des aéroports sont largement utilisées pour financer les opérations au sol des compagnies aériennes (frais d'utilisation des pistes, de stationnement, etc.). Il conviendrait d'inciter les aéroports à maximiser ces recettes et à offrir des services de vente au détail répondant aux besoins particuliers des passagers. Ce modèle assure en effet que les frais demandés aux compagnies aériennes restent compétitifs, ce qui leur permet de maintenir et de développer des services qui, en définitive, sont utiles aux passagers.

1.9 Les compagnies aériennes devraient être contraintes d'assurer à un tarif raisonnable les correspondances interlignes pour

tous les bagages, quel que soit le transporteur aérien utilisé. Cela devrait accélérer le transit des passagers et aider ces derniers.

1.10 Il convient de publier les rapports sur les contrôles du bruit et de la pollution effectués dans tous les grands aéroports.

1.11 Le règlement européen modifié sur les services d'assistance en escale doit prévoir des dispositions relatives à la sécurité, la sûreté et la qualité de ces services, dans l'intérêt de tous les usagers des installations aéroportuaires, notamment des passagers et en particulier des passagers qui présentent des besoins spécifiques comme les enfants, les personnes âgées, les passagers à mobilité réduite ou les passagers handicapés.

1.12 Il ne conviendrait d'habiliter un plus grand nombre de prestataires de services que si l'on peut écarter l'hypothèse d'une baisse de la qualité et que si des règles juridiquement contraignantes sont entrées en vigueur pour éviter le dumping salarial et assurer d'une part, le transfert des membres du personnel dans les mêmes conditions en cas de changement de prestataire de services, et, d'autre part, la vérification des compétences nécessaires chez tous les travailleurs, ce qui comprend les procédures d'habilitation du personnel en matière de sécurité.

1.13 Il est nécessaire, dans l'intérêt des compagnies aériennes, des exploitants aéroportuaires et des services d'assistance en escale, de maintenir à un niveau raisonnable les prix facturés pour les services d'assistance en escale.

1.14 Il convient de renforcer la sécurité et la protection contre le vol du contenu des bagages enregistrés.

1.15 Le CESE se félicite dans l'ensemble de l'analyse de la Commission qui fait état de la nécessité de renforcer la capacité et la qualité dans les aéroports.

2. Paquet aéroports – Contexte

2.1 Ce paquet comprend les quatre documents suivants:

- une communication sur la «Politique aéroportuaire de l'Union européenne – résoudre les problèmes de capacités et de qualité pour favoriser la croissance, la connectivité et la mobilité durable»;
- trois propositions de règlements relatifs:
 - aux règles d'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne;
 - aux règles et procédures relatives à l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union;
 - aux services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union européenne.

Les mesures proposées revêtent toutes une grande importance si l'on veut que les aéroports de l'Union puissent suivre le rythme de l'accroissement de volume du trafic aérien prévu pour les dix années à venir.

2.2 Les nombreux progrès réalisés dans le secteur aéronautique européen auront pour effet d'accélérer les déplacements en avion et d'en réduire les coûts.

(1) JO C 100 du 30.4.2009, pp. 39-43.

(2) JO C 24 du 28.1.2012, p. 125.

2.3 Le SESAR (se reporter à l'avis du CESE sur le sujet ⁽³⁾) aura un effet révolutionnaire sur l'efficacité et réduira les temps de vols et les retards en vol, et par conséquent également le bruit et la pollution dans les aéroports. Tout ceci doit cependant aller de pair avec une efficacité accrue au sol, afin de réduire les délais de rotation.

2.4 Le Ciel unique européen aura également pour effet d'accroître le volume du trafic aéroportuaire et les décideurs aux niveaux national et européen doivent agir pour permettre aux aéroports de planifier correctement à cet égard.

2.5 Il est certain que dès qu'il aura atteint sa pleine capacité opérationnelle, le système Galileo améliorera et accélérera la navigation aérienne.

2.6 Dans le cadre de l'initiative visant à réduire les émissions, à compter du 1^{er} janvier 2012, les compagnies aériennes seront responsables de l'ensemble des émissions produites au cours des trajets de leurs appareils, du moment que le décollage ou l'atterrissage a lieu dans un pays de l'Union européenne, quelles que soient la provenance ou la destination des appareils dans le monde entier, et cela devrait conduire à retirer progressivement du service les types d'avions les plus anciens.

3. Créneaux

3.1 Le plan d'action de 2007 a révélé un écart croissant entre la capacité et la demande dans un certain nombre d'aéroports très fréquentés de l'UE. L'encombrement dans ces aéroports restera une question préoccupante. Les créneaux horaires devraient revenir à des compagnies aériennes qui en font bon usage et qui en ont vraiment besoin, notamment dans le contexte de croissance du trafic.

3.2 L'Europe ne sera pas en mesure de répondre à une grande partie de cette demande, en raison d'une insuffisance de capacité des aéroports. Malgré la crise économique mondiale et une augmentation de capacité des aéroports estimée à 40 % entre 2007 et 2030 (grâce notamment à la construction de nouveaux aéroports, de nouvelles pistes et de nouvelles infrastructures du côté piste et du côté sol), près de 2 millions de vols – soit 10 % de la demande prévue – ne seront pas accueillis faute de capacités.

3.3 Concrètement, d'ici 2030, pas moins de 19 aéroports européens fonctionneront à pleine capacité huit heures par jour, tous les jours de l'année (alors qu'en 2007, cinq aéroports seulement fonctionnaient 10 % du temps à pleine capacité ou presque). Cette situation aura une incidence considérable sur l'ensemble du réseau aérien puisque d'ici 2030, l'encombrement dans ces aéroports signifiera des retards au départ et/ou à l'arrivée pour 50 % de l'ensemble des vols.

3.4 L'une des principales plates-formes européennes, à savoir Francfort, dispose d'une nouvelle piste, mais d'ici 2025 la demande continuera d'être supérieure à la capacité tout au long de la journée dans les aéroports de Heathrow et Gatwick à Londres, d'Orly à Paris, de Linate à Milan et de Düsseldorf. Pour ce qui est de Paris Charles de Gaulle, la demande y dépassera également la capacité si cette dernière ne peut pas être augmentée au-delà des 120 mouvements par heure prévus. De plus, la demande restera supérieure à la capacité durant une partie de la journée à Amsterdam, Madrid, Munich, Rome (aéroport de Fiumicino) et Vienne.

3.5 Ce problème de capacité apparaît dans un contexte de concurrence accrue et d'un déplacement du centre de gravité du marché mondial du transport aérien vers l'Extrême-Orient.

3.6 Une meilleure utilisation de la capacité existante dans les aéroports saturés, au moyen d'un système d'attribution des créneaux plus économe en ressources, s'avèrera essentielle. Il conviendrait de revoir la façon dont la Commission traite des droits acquis («Granny Rights») concernant les créneaux. Bon nombre de ces droits ont été acquis il y a plus de cinquante ans et, depuis, bon nombre de changements se sont produits dans le secteur aérien et certaines compagnies aériennes ont fait faillite.

3.7 Les autorités aéronautiques nationales et les instances de contrôle devraient permettre aux aéroports d'avoir une plus grande flexibilité dans la gestion de la demande et de pouvoir moduler les taxes d'aéroport en fonction de la demande, par exemple en les majorant lors des périodes de pointe, notamment le matin et le soir, et en les minorant aux heures creuses, telles que le milieu de l'après-midi etc. Cela permettrait de régulariser les flux et de rendre plus intéressants pour les usagers les déplacements aux heures creuses.

3.8 L'analyse du fonctionnement du règlement en vigueur sur l'attribution des créneaux horaires a révélé que le système en place ne permet pas d'utiliser les maigres capacités de manière optimale dans les aéroports très fréquentés.

3.9 C'est pourquoi la Commission propose des modifications du règlement en vigueur de manière à pouvoir introduire, dans l'ensemble de l'UE, des mécanismes fondés sur le marché moyennant l'instauration de garanties en matière de transparence ou de concurrence non faussée, notamment une plus grande indépendance pour les coordonnateurs de créneaux. Ces modifications permettront de faire en sorte que les créneaux reviennent aux transporteurs capables d'en faire le meilleur usage.

3.10 Selon les estimations, si le système actuel d'allocation est modifié et utilise plus efficacement les ressources, les aéroports européens pourront accueillir jusqu'à 24 millions de passagers supplémentaires chaque année, ce qui signifierait plus de 5 milliards d'euros de bénéfices et jusqu'à 62 000 emplois d'ici 2025.

3.11 Le CESE fait observer que cette forte augmentation du nombre de passagers dans les aéroports qui, pour la Commission, résulterait de la modification envisagée du système d'allocation, concerne à l'évidence en premier lieu les volumes et la viabilité économique. Comme le nombre de créneaux ne va lui-même pas augmenter, la proposition consistant en particulier à étendre les mécanismes d'échange de créneaux avantagera avant tout les avions gros porteurs de grande capacité et les liaisons les plus fréquentées, qui sont en mesure de supporter des coûts supplémentaires. Le CESE estime qu'une telle évolution ne profiterait pas aux compagnies aériennes régionales desservant les lignes secondaires en Europe, qui jouent un rôle essentiel dans la politique de cohésion au sein de l'UE et dans les effets généraux de réseau du transport aérien. Elle profiterait probablement surtout aux compagnies aériennes qui sont les plus solides financièrement, dont bon nombre sont situées hors de l'UE. Le CESE demande par conséquent à la Commission d'analyser plus avant ces effets et le besoin éventuel de mesures à prendre pour y remédier, avant de procéder à un quelconque changement.

⁽³⁾ JO C 309 du 16.12.2006, pp. 133-134.

3.12 Il conviendrait d'examiner les opérations d'acquisition de certaines compagnies aériennes qui détiennent des créneaux enviables dans des aéroports tels qu'Heathrow notamment, ainsi que la nature de la concurrence entre compagnies aériennes, afin d'éviter que cette concurrence ne se réduise ou ne devienne déloyale.

3.13 La question de l'allocation des créneaux horaires pour les pistes et les problèmes associés de distorsions, de risques de dominance de certaines compagnies aériennes et de régions sous-desservies, résultent tous, comme mentionné précédemment, d'une capacité aéroportuaire inadéquate. Même si ces questions peuvent être gérées dans une certaine mesure, la seule solution viable à long terme est de s'attaquer à la question de la capacité inadéquate des aéroports.

4. Réduction du bruit/restrictions

4.1 La Commission européenne a proposé de modifier les règles régissant les restrictions de fonctionnement dues au bruit dans les aéroports, en vue d'assurer une prise en compte cohérente et raisonnable de «l'approche équilibrée» de l'OACI. Cette «approche équilibrée» tient compte de la nécessité de gérer le bruit dans et à proximité des installations aéroportuaires mais la recente en tenant également compte des besoins des voyageurs. L'objectif ultime des modifications proposées est de maximiser la capacité des pistes dans les aéroports européens, de manière efficace et durable, et tous les décideurs au niveau de l'UE doivent garder en tête cet objectif lors de l'examen de ces propositions.

4.2 Cet objectif peut être réalisé de diverses manières par l'élimination des aéronefs les plus anciens, qui ne sont pas économes en carburant (se reporter à l'avis du CESE sur une «Nouvelle gestion aéroportuaire pour une réduction de CO₂»⁽⁴⁾). Il convient d'encourager une utilisation accrue de l'énergie solaire pour les installations de climatisation et de chauffage, comme c'est déjà le cas dans les aéroports de Madrid et d'Athènes.

4.3 Un autre moyen déterminant pour limiter les nuisances sonores dues au trafic aérien tout en réduisant les coûts de carburant et les émissions polluantes, est de faire avancer la mise en œuvre du programme de ciel unique européen, en particulier le programme SESAR, afin de réduire les temps d'attente inutiles en vue d'obtenir un créneau pour décoller ou atterrir.

4.4 La Commission propose donc des changements dans les règles actuelles concernant les restrictions d'exploitation liées au bruit afin que les autorités soient plus à même d'éliminer progressivement les aéronefs les plus bruyants des aéroports, ce qui est une étape importante pour atteindre l'objectif fixé par la Commission d'une utilisation la plus efficace possible de la capacité existante des pistes.

4.5 Pour toutes opérations d'atténuation des nuisances sonores, il convient de s'assurer que les considérations de sûreté priment. Le niveau des nuisances sonores autour des aéroports peut nécessiter la prise de mesures locales d'aménagement ainsi que la tenue d'un dialogue actif avec les résidents, tandis que l'impact sur la capacité d'un aéroport de diverses mesures restrictives, concernant par exemple les heures d'ouverture, peut avoir des conséquences importantes sur l'ensemble du système du transport aérien.

4.6 Le problème des nuisances sonores limite les horaires de fonctionnement de nombreux aéroports et a naturellement une incidence négative sur leur capacité, étant donné que par mauvais temps, on procède à des déroutements. Il convient d'utiliser de manière efficace les pistes disponibles de décollage et d'atterrissage. Il convient de tenir compte des résidents vivant à proximité immédiate des aéroports.

4.7 Les rapports obtenus par la surveillance des niveaux de bruit et de pollution dans les principaux aéroports devraient être publiés, ce qui rassurerait les habitants proches des installations, afin qu'ils ne soient pas soumis à des niveaux de bruit et de pollution excessifs. Les populations habitant aux alentours des aéroports doivent pouvoir disposer de toutes les sources d'information adéquates (relatives au bruit, à la qualité de l'air, etc.), afin d'être en mesure d'exprimer un avis sur tout changement envisagé. Le CESE suggère de créer des comités locaux d'information là où il n'en existe pas à l'heure actuelle.

4.8 Les nouvelles règles doivent prévoir une participation locale à la recherche de solutions aux problèmes de nuisances sonores. Le CESE invite la Commission à examiner si ces règles sont compatibles avec les objectifs de la directive sur la qualité de l'air⁽⁵⁾.

5. Assistance en escale

5.1 Il est primordial d'aligner la capacité au sol et la capacité de l'espace aérien.

5.2 Depuis 2007, la création d'un cadre réglementaire pour le ciel unique européen se poursuit à un rythme soutenu. Un second paquet législatif a été adopté en 2009 afin de garantir la mise en place du ciel unique européen dès 2012. Aujourd'hui, le cadre est presque complet. Les aéroports, qui composent l'infrastructure de l'aviation civile au côté de la gestion du trafic aérien, forment l'un des piliers de cette architecture. Ils sont en effet indispensables au réseau et, si la capacité au sol fait défaut, c'est le projet de ciel unique dans son ensemble qui en pâtira.

5.3 De 2012 à 2014, seuls les services de navigation aérienne de route seront soumis à des objectifs de performance. La performance des services de navigation aérienne terminaux (à savoir dans les aéroports et aux alentours) sera, pour sa part, contrôlée dès 2012. Les retards sont également dus aux compagnies aériennes ou à leurs prestataires de services d'assistance en escale (pour les aspects techniques, l'embarquement etc.), aux aéroports (équipements etc.) ou à d'autres intervenants dans le processus de rotation.

5.4 À la lumière de ces conclusions, la Commission estime que la logique du système de performance devrait s'appliquer aussi aux aéroports dans leur ensemble, selon une véritable approche porte-à-porte et dans le but d'optimiser et d'intégrer toutes les phases d'un vol, d'un aéroport à l'autre. La surveillance des performances ne devrait pas se limiter à la tour de contrôle. Elle devrait être également renforcée au sol. Les services d'assistance en escale sont indispensables pour augmenter la capacité des aéroports, sans recourir à de grandes dépenses d'investissement.

⁽⁴⁾ JO C 204 du 9.8.2008, pp. 39-42.

⁽⁵⁾ JO C 152 du 11.6.2008, pp. 1-44.

5.5 Les aéroports participent aussi au volet technologique du ciel unique européen: le programme SESAR. Ce dernier dispose du potentiel permettant d'accroître la capacité des aéroports et donc d'accueillir la demande supplémentaire et de réduire le nombre de retards ou d'annulations de vols.

6. Amélioration des services d'assistance en escale

6.1 Même si les services d'assistance en escale ne sont pas toujours visibles, c'est de leur qualité que dépend le vécu des passagers, tant dans l'aéroport que durant le vol. Qu'il s'agisse de bien accueillir les passagers à l'aéroport et de s'occuper de leurs bagages, de la manutention du fret et du courrier, de préparer correctement les avions (nettoyage de la cabine par exemple) ou de veiller aux fonctions vitales pour la sécurité de l'exploitation d'un vol (dégivrage de l'avion par exemple), les services d'assistance en escale sont indispensables pour assurer le confort, la fiabilité, la sécurité et le bon rapport qualité-prix des vols.

La directive initiale de 1996 sur l'assistance en escale visait principalement à ouvrir l'accès au marché de l'assistance en escale et a fait naître des marchés de plus en plus dynamiques dans ce domaine. Il subsiste cependant de grandes divergences entre les États membres en ce qui concerne le degré de concurrence dans des services restreints et le régime d'accès.

6.2 Tout règlement s'appliquant aux services d'assistance en escale doit prévoir des dispositions relatives à la sécurité et l'efficacité de ces services, dans l'intérêt de tous les usagers des installations aéroportuaires. Ces services devraient prendre en compte les aspects environnementaux.

6.3 La manutention des équipements de mobilité, des dispositifs médicaux et d'autres types d'appareils indispensables aux personnes handicapées doit être effectuée selon les meilleures normes de qualité possibles. La détérioration de ces équipements est susceptible de porter préjudice aux passagers handicapés car elle peut entraîner des risques médicaux et de graves limitations de leur mobilité. Il convient donc d'envisager, entre autres mesures à cet égard, une formation spécifique du personnel au sol, des dérogations aux règles générales en matière d'assistance bagages et des compensations financières suffisantes en cas de détérioration de ce type d'équipement.

6.4 Il importe, dans l'intérêt des compagnies aériennes, des exploitants aéroportuaires et des services d'assistance en escale, de maintenir à un niveau raisonnable les prix facturés pour les services rendus.

6.5 Le CESE partage le point de vue exposé par la Commission dans sa proposition de règlement, à savoir que la situation actuelle du marché des services d'assistance en escale n'est pas satisfaisante et que le cadre juridique de 1996 n'est plus suffisant. Les services d'assistance en escale ne sont pas assez efficaces. En raison de l'absence de critères d'accès au marché suite à la directive 96/67/CE, des différences de qualité notables subsistent entre les aéroports de l'UE. Le CESE soutient l'objectif de l'amélioration de la capacité et de la qualité sur ce marché, en s'appuyant sur la concurrence, une prise de décision publique indépendante et l'harmonisation des procédures.

Dans un secteur à forte intensité de main d'œuvre, tel que les services d'assistance en escale, certaines questions importantes d'ordre social doivent être examinées. Le système d'appels d'offres a une incidence sur les conditions de travail et favorise les changements fréquents de personnel. Les critères s'appliquant

aux procédures d'habilitation et d'attribution doivent garantir la rétention d'un personnel bien formé et son recrutement si nécessaire, et éviter que la situation de concurrence soit obtenue au prix de salaires toujours plus bas. Le principal critère d'attribution des contrats doit être la qualité des services associée à des prix raisonnables. Il convient d'améliorer la proposition de la Commission en ce qui concerne les critères d'attribution.

6.6 Il ne conviendrait d'habiliter un plus grand nombre de prestataires de services que si on peut écarter l'hypothèse d'une baisse de la qualité et que si des règles juridiquement contraignantes sont entrées en vigueur pour éviter le dumping salarial et assurer le transfert des membres du personnel dans les mêmes conditions en cas de changement de prestataire de services ainsi que la vérification des compétences nécessaires chez tous les travailleurs, ce qui comprend les procédures d'habilitation du personnel en matière de sécurité.

6.7 Des incidents majeurs entraînant des perturbations critiques des vols, comme la crise provoquée par les cendres volcaniques et les fortes chutes de neige qui ont désorganisé le fonctionnement des principaux aéroports pivots, ont mis en évidence la nécessité de renforcer la coordination des opérations au sol pour les aéroports européens et pour l'ensemble du réseau, ainsi que les droits des passagers.

6.8 Le CESE accueille favorablement l'objectif de standardisation de la qualité des services d'assistance en escale dans les aéroports de l'UE. Cette réforme devrait également contraindre les compagnies aériennes à assurer les correspondances inter-lignes pour tous les bagages à un tarif raisonnable, quel que soit le transporteur aérien utilisé. Cela devrait accélérer le transit des passagers et aider ces derniers. Il convient de renforcer la sécurité et la protection contre le vol du contenu des bagages enregistrés. Il convient également d'établir des dispositions pour l'application des normes de qualité, pour que les nouveaux systèmes puissent être mis en œuvre avec succès.

6.9 La garantie d'un accès équitable aux infrastructures aéroportuaires pour les compagnies aériennes, à un prix équitable, contribue grandement à l'efficacité du système global de transport aérien. L'émergence de la concurrence entre les aéroports a joué un rôle important pour y aboutir et une autre étape importante a été franchie en 2009 dans l'Union européenne, avec l'adoption de la directive sur les redevances aéroportuaires, qui établit des normes minimales communes pour la fixation des redevances perçues auprès des compagnies aériennes pour l'utilisation des infrastructures aéroportuaires nécessaires à l'exploitation des vols.

6.10 Les aéroports accueillant plus de cinq millions de passagers par an devraient être autorisés à disposer d'au moins trois prestataires de services d'assistance en escale, une fois que les mesures proposées par le CESE dans le présent avis concernant la sécurité, la qualité et la situation sociale des travailleurs seront instaurées et produiront leurs effets. Les compagnies aériennes devraient avoir toute latitude pour organiser comme elles le souhaitent leur «auto-assistance en escale», tout en tenant compte des normes de qualité et de sûreté.

7. Efficacité des aéroports et de la gestion des pistes

7.1 L'efficacité des aéroports et de la gestion des pistes dépendra, dans une mesure non négligeable, de la gestion des opérations d'assistance en escale.

7.2 Les aéroports constituent une interface essentielle entre les passagers et les compagnies aériennes, et la qualité des services fournis dans les aéroports est un élément capital de l'expérience vécue par les passagers et les compagnies aériennes. Les recettes provenant des boutiques et des restaurants des aéroports sont largement utilisées pour financer les opérations au sol des compagnies aériennes (frais d'utilisation des pistes, de stationnement, etc.). En 2009, les coûts liés aux compagnies aériennes ne représentaient que 29 % des coûts de fonctionnement des aéroports (pour ne rien dire des frais de capital). Ce modèle assure que les frais demandés aux compagnies aériennes restent compétitifs, ce qui leur permet de maintenir et de développer des services qui, en définitive, sont utiles aux passagers. Il convient de continuer à inciter les aéroports à maximiser ces recettes et à fournir des services de vente au détail adaptés aux besoins des passagers.

7.3 Promouvoir l'accessibilité et l'efficacité des installations aéroportuaires par le moyen de liaisons ferroviaires est une nécessité cruciale pour tout aéroport qui se veut efficace. Tandis que les aéroports de petite dimension peuvent rationaliser les moyens d'accès grâce à un réseau bien organisé de bus, l'utilisation du réseau ferroviaire est une solution supplémentaire et durable pour les aéroports plus importants ou qui disposent déjà de voies ferrées à proximité des terminaux. Dans la mesure du possible, il conviendrait de fournir des services de transport par voie maritime et fluviale vers les aéroports, comme pour Schiphol, Nice et de nombreux autres.

8. Sûreté

8.1 Le «système de sûreté à guichet unique» d'ores et déjà approuvé par la Commission doit être appliqué sans délais dans tous les aéroports de l'Union (se reporter à l'avis du CESE sur «La sécurité de l'aviation pour les passagers») ⁽⁶⁾.

8.2 Le deuxième objectif concerne les redevances liées à la sûreté. Depuis 2002, le cadre juridique de l'Union européenne impose aux États membres des exigences plus strictes en matière de sûreté dans les aéroports. À l'heure actuelle, les mécanismes de recouvrement des coûts de sûreté aérienne sont réglementés au niveau national.

8.3 Il convient d'assurer la transparence des frais de réservation en ligne, tels que ceux liés à la sécurité, comme l'exige l'avis du CESE sur les «Droits acquis des usagers des transports aériens» ⁽⁷⁾. Lorsqu'un passager n'utilise pas son billet, il ne

devrait avoir à sa charge qu'un tarif minimal et les éléments du prix du billet que la compagnie aérienne n'est pas tenue de payer devraient être remboursés au passager.

8.4 Les contrôles de sûreté sont souvent jugés fastidieux par les passagers, par les entreprises du secteur aérien et par les aéroports. Un équilibre est nécessaire entre les impératifs de sécurité et la volonté de rendre les voyages plus aisés (se reporter à l'avis du CESE sur «L'utilisation de scanners de sûreté dans les aéroports de l'UE» ⁽⁸⁾). Il y a lieu d'établir des normes européennes communes afin de garantir la transparence et l'exhaustivité des contrôles de sécurité qui s'appliquent aux passagers aériens qui utilisent un équipement de mobilité ou des appareillages médicaux, ainsi que le respect de la dignité personnelle des passagers en question.

8.5 L'interdiction actuelle des liquides et des gels dans les bagages à main doit être levée pour le mois d'avril 2013: les passagers seront autorisés à emporter des liquides à bord des avions moyennant un contrôle d'inspection dans les aéroports de l'Union européenne. Il y a lieu de définir plus clairement l'ensemble des droits des usagers des transports aériens et d'appliquer uniformément les règles relatives aux bagages à main, en respectant les droits des passagers à faire des achats avant de monter à bord.

8.6 La technologie des scanners connaît des progrès rapides et permet de faciliter les opérations de sûreté pour les passagers et les aéroports - par exemple en réduisant les fouilles manuelles. En ce qui concerne les passagers, elle ne doit cependant pas porter atteinte aux droits fondamentaux en matière de respect de la dignité humaine ⁽⁹⁾.

8.7 Aux États-Unis, le gouvernement étendra cette année à 28 aéroports son programme de filtrage accéléré connu sous le nom de «vérification avant le vol». Ce programme est actuellement en place dans 7 aéroports. Il permet aux voyageurs fréquents et aux passagers appartenant à un système de «voyageurs de confiance» de ne pas avoir à enlever leurs chaussures, ceintures et manteaux lorsqu'ils passent le dispositif de sécurité. Il conviendrait d'envisager l'application de ce système dans les aéroports européens.

Bruxelles, le 28 mars 2012.

Le président
du Comité économique et social européen
Staffan NILSSON

⁽⁶⁾ JO C 100 du 30.04.2009, pp. 39-43.

⁽⁷⁾ JO C 24 du 28.01.2012, p. 125.

⁽⁸⁾ JO C 107 du 6.4.2011, pp. 49 à 52.

⁽⁹⁾ Idem.