



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 11.1.2008
COM(2007) 869 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

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

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

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

1. POURQUOI L'AVIATION GÉNÉRALE ET D'AFFAIRES?

1. Il y a peu, les spécificités de l'aviation générale et d'affaires ne nécessitaient pas d'être prises en compte d'une manière particulière au niveau communautaire. Mais avec l'extension des compétences communautaires dans les domaines de la sécurité¹ et de la sûreté², l'actualisation du ciel unique européen³ et le déploiement de nouveaux systèmes de gestion du trafic aérien en Europe⁴, la pénurie prévue des capacités⁵ et les inquiétudes quant à l'incidence environnementale de l'aviation⁶, les activités de l'UE ont une importance croissante dans ce secteur.
2. L'expression «aviation générale et d'affaires» désigne des activités très diverses, qui vont de l'aviation de loisirs sans moteur à l'exploitation d'avions d'affaires à réaction sophistiqués en passant par les travaux aériens spécialisés. L'élaboration d'initiatives politiques en est rendue plus difficile, celles-ci devant tenir compte de cette diversité.
3. Les entités actives dans ce secteur de l'aviation sont pour une large part des petites et moyennes entreprises, ainsi que des organismes à but non lucratif faisant en partie appel à des volontaires. Très souvent, ces entités ne disposent que de ressources limitées pour rester à jour au regard des évolutions réglementaires et techniques.
4. Les avionneurs européens dans le domaine de l'aviation générale et d'affaires, quant à eux, enregistrent des succès sans précédent sur les marchés mondiaux. Cette dynamique doit être préservée par une réglementation adaptée et par la stimulation de l'innovation et de la recherche.
5. En dépit des progrès techniques, l'aviation générale et d'affaires produit du bruit et des émissions gazeuses qui ont une incidence sur l'environnement. Tout comme le secteur aéronautique en général et les autres moyens de transport, l'aviation générale et d'affaires doit contribuer à réduire ces effets.

¹ L'extension des missions de l'Agence européenne de la sécurité aérienne – Un Agenda pour 2010 [COM(2005) 578 final].

² Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile [COM(2005) 429 final].

³ Création de blocs d'espace aérien fonctionnels pour l'établissement du ciel unique européen: Rapport d'étape à mi-parcours [COM(2007) 101 final].

⁴ État d'avancement du projet de réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR) [COM(2007) 103 final].

⁵ Un plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe [COM(2006) 819 final].

⁶ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil 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) 818 final].

6. 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'affaires⁷.

2. LES BENEFICES POUR L'EUROPE DE L'AVIATION GENERALE ET D'AFFAIRES

2.1. Un secteur en pleine croissance avec une flotte diversifiée

7. 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 professionnelles⁸.

8. L'Europe compte environ 50 000 aéronefs motorisés relevant de l'aviation générale et d'affaires, dont environ 2 800 à turbine, 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.

9. 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)⁹.

10. Il ressort de l'analyse de l'évolution du trafic, des livraisons d'aéronefs et des commandes que la demande de transports aériens très flexibles, tant pour les particuliers que les entreprises, devrait continuer à croître fortement dans les années à venir. Les principaux facteurs qui contribuent à cette évolution sont les suivants:

- les besoins accrus en matière de mobilité, de flexibilité et de services de point à point;
- la congestion croissante des principaux aéroports;
- les contraintes de sûreté;
- les efforts continus des entreprises et des personnes pour parvenir à des gains de productivité;

⁷ http://ec.europa.eu/transport/air_portal/internal_market/general_aviation/consultation_en.htm

⁸ Pour les besoins de la présente communication, ces activités sont regroupées sous le terme «aviation générale et d'affaires». Sans préjudice des clarifications fournies au point 3.2 ci-dessous, la présente communication n'a pas pour objet de fixer ni de modifier les définitions officielles des réglementations internationales, communautaires ou nationales.

⁹ Il est à noter que la grande majorité des vols de l'aviation générale et d'affaires n'est pas enregistrée par Eurocontrol, ayant lieu dans un espace aérien non contrôlé (voir le point 49 ci-dessous). Ainsi, la plus grande partie des activités aériennes sportives et de loisirs n'est pas prise en compte dans ces statistiques.

- le développement de nouvelles technologies qui rendent les aéronefs plus efficaces et moins chers.

2.2. L'aviation générale et d'affaires européenne a une utilité sociale et économique spécifique

11. L'aviation générale et d'affaires offre 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.
12. Les avions privés ou loués peuvent parfois se substituer aux vols réguliers, mais ils représentent dans la plupart des cas un service supplémentaire permettant d'atteindre des destinations inaccessibles aux compagnies aériennes du fait de contraintes d'exploitation ou non desservies pour des raisons économiques.
13. En 2005, l'aviation générale et d'affaires desservait environ 100 000 paires d'aéroports/aérodromes en Europe, pour 30 000 reliées par des vols réguliers de compagnies aériennes. Il n'existait de possibilités de vols réguliers (avec au moins un vol quotidien) que pour 5 % de ces liaisons. Il en va de même pour les paires de villes. En 2005, l'aviation générale et d'affaires reliait 80 000 paires de villes en Europe. La grande majorité de ce trafic concernait des paires de villes pour lesquelles les possibilités de vols réguliers étaient très limitées (moins d'un vol régulier par jour ouvrable).
14. Les sociétés européennes de travaux aériens fournissent des services spécialisés de valeur élevée, tant à l'intérieur de l'UE que dans des pays tiers. Il s'agit notamment de l'élaboration de cartes, de services offshore et de chantiers de construction, de la surveillance et de l'entretien de gazoducs et d'oléoducs, de l'aviation agricole, de la surveillance de l'environnement, de la météorologie, de la lutte contre les incendies, des reportages télévisés en direct et de la surveillance du trafic routier.
15. L'aviation de loisirs et sportive est l'une des principales sources de personnel qualifié pour les compagnies aériennes et les services d'appui au transport aérien. De nombreux apprentis pilotes et ingénieurs, après avoir accumulé des heures de vol ou de travail au hangar, travaillent ensuite pour des compagnies aériennes.
16. Les aéroclubs et les organisations de sports aériens promeuvent les qualités individuelles, les connaissances techniques et les compétences aéronautiques, en particulier chez les jeunes de l'UE, ce qui aiguise l'intérêt de ces derniers pour les sports aériens, qui sont exigeants et motivants, et les incite à envisager une carrière dans l'aviation commerciale ou la recherche et le développement aéronautique.

3. ÉLABORER UN AGENDA POUR L'AVENIR DURABLE DE L'AVIATION GÉNÉRALE ET D'AFFAIRES

3.1. Statistiques sur l'aviation générale et d'affaires

17. Il n'existe pas de données complètes sur l'aviation générale et d'affaires en Europe, ces types de données n'étant pas recueillies d'une manière systématique et cohérente.

18. En matière de sécurité, il n'existe pas de statistiques européennes globales pour les aéronefs d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure à 2 250 kg. Les données partielles disponibles ne fournissent que des informations limitées quant aux causes principales des accidents mortels.
19. Pour pouvoir réglementer de manière adéquate une activité, les décideurs politiques doivent disposer d'une bonne connaissance de la situation. Par conséquent, il est nécessaire de mettre en place un ensemble de données objectives et cohérentes à l'échelon européen et de collaborer de manière rapprochée avec toutes les parties concernées.
20. La Commission a demandé à la Conférence européenne de l'aviation civile de mener une étude sur l'aviation générale et d'affaires afin de déterminer quelles sources de données sont disponibles et de suggérer le meilleur moyen de recueillir ces données à l'avenir.

3.2. Clarification des définitions

21. L'efficacité des activités de l'aviation générale et d'affaires est tributaire des modalités de fonctionnement diverses et souvent assez complexes de ce secteur. Cette complexité produit parfois des différences d'interprétation des définitions juridiques, tant par les opérateurs que par les autorités de réglementation. De telles divergences ont un effet négatif sur le fonctionnement du marché intérieur et elles sont une source de confusion pour l'application du droit communautaire.
22. Il existe deux domaines principaux où des éclaircissements sont nécessaires pour la bonne application du droit communautaire: 1) la définition de la notion d'«aéronef d'État/civil»; 2) la définition de l'«opération de transport aérien commercial».
23. La Commission souligne l'importance, pour les États membres, de tenir compte des clarifications fournies ci-dessous quant à ces définitions, afin d'assurer l'application uniforme du droit communautaire. La Commission suivra de près, dans les limites de ses compétences, tout fait nouveau dans ce domaine. Elle rappelle que l'aviation générale et d'affaires reste soumise aux droits existants, y compris les droits fondamentaux.

3.2.1. Aéronefs d'État et civils

24. Traditionnellement, tous les aéronefs sont classés soit en tant qu'«aéronefs d'État», soit en tant qu'«aéronefs civils». Le régime international établi par la convention de Chicago et le droit communautaire ne s'appliquent en principe qu'aux aéronefs civils, tandis que la réglementation et le contrôle des aéronefs d'État restent du ressort des autorités nationales. Cette distinction a une grande importance car les régimes juridiques qui s'appliquent aux aéronefs civils et ceux qui s'appliquent aux aéronefs d'État sont très différents. Ainsi, les aéronefs d'État sont soumis à un système de contrôle différent auquel il ne peut être passé outre par l'utilisation des règles de l'aviation civile, comme il a notamment été souligné dans la résolution du

Parlement européen sur l'utilisation alléguée de pays européens par la CIA pour le transport et la détention illégale de prisonniers¹⁰.

25. Dans certaines circonstances, des aéronefs enregistrés en tant qu'aéronefs civils sont employés pour les besoins de l'État. Dans de tels cas, la convention de Chicago et le droit communautaire prévoient une approche fonctionnelle. En d'autres termes, l'aéronef doit être classé selon la nature des services fournis¹¹ (la fonction effectivement remplie à un moment donné) et non selon son type d'enregistrement. Pour cette raison, les aéronefs enregistrés comme civils mais utilisés à des fins d'État¹² doivent être classés en tant qu'aéronefs d'État, ce qui interdit pour ces aéronefs les survols d'un État tiers et les atterrissages dans un État tiers sans autorisation préalable¹³. Les autorités nationales sont responsables du respect de ces principes, comme l'a notamment souligné la résolution du Parlement européen mentionnée plus haut.

3.2.2. *Opération de transport aérien commercial, propriété fractionnée et avions gérés*

26. La notion de «transport aérien de passagers, de courrier et/ou de fret, à titre onéreux et/ou par location», n'est pas toujours interprétée de manière uniforme. La distinction est importante car les «opérations de transport aérien commercial» nécessitent de disposer d'une licence d'exploitation¹⁴ et peuvent être soumises à des limitations des droits de trafic. Dans ce contexte, le développement de mécanismes commerciaux tels que ceux dits de «propriété fractionnée» suscite des préoccupations particulières.

27. Les appareils de l'aviation générale et d'affaires sont employés selon différentes modalités, que ce soit dans le cadre du transport aérien commercial ou privé, et les régimes réglementaires en matière de licence économique, de droits de trafic et de certification en matière de sécurité diffèrent en conséquence. La propriété privée d'un avion revenant relativement cher, la tendance actuelle est de confier la gestion des appareils à des entreprises spécialisées. Cette externalisation peut être complétée par une multipropriété ou un partage des appareils en parts pour une utilisation plus efficace des actifs.

28. À l'heure actuelle, les systèmes de gestion d'appareils les plus efficaces sont les programmes de propriété fractionnée, qui consistent généralement en:

- une propriété conjointe de l'appareil par les participants au programme;

¹⁰ P6_TA-PROV(2007)0032 du 14 février 2007. La résolution du Parlement européen précise que les règles de l'aviation civile ont été utilisées pour «passer outre les obligations juridiques s'appliquant à des aéronefs d'État» (point 47).

¹¹ Dans la zone de gestion du trafic aérien, il peut être décidé qu'un aéronef d'État opère selon les règles de l'aviation civile. Dans ce cas, il est couvert par la législation sur le ciel unique européen [voir la définition de la «circulation aérienne générale» dans 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 européen (JO L 96 du 31.3.2004, p. 1)].

¹² Par exemple des aéronefs enregistrés comme civils, mais employés par des services de renseignement pour le transport de personnes détenues.

¹³ Article 3, point c), de la convention de Chicago.

¹⁴ Règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens (JO L 240 du 24.8.1992, p. 1).

- des accords entre les participants au programme qui définissent les conditions de propriété, de gestion du programme et de partage des appareils entre propriétaires participants;
 - la prestation de services de gestion de la flotte d'appareils par le gestionnaire du programme agissant au nom des propriétaires.
29. Il faut également distinguer les questions de sécurité et la réglementation commerciale.
- En ce qui concerne les questions de sécurité, la proposition de la Commission¹⁵ prévoyant d'étendre les compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) aux opérations aériennes, aux licences des équipages de conduite et à la sécurité des aéronefs des pays tiers, prévoit une nouvelle définition de l'«opération commerciale» qui devrait être suffisamment précise pour garantir une interprétation identique de ce terme dans tous les États membres ainsi que des normes de sécurité suffisantes.
 - En ce qui concerne la régulation économique, il est à noter que dans des systèmes tels que celui de la propriété fractionnée, il n'existe pas de contrat de transport entre le prestataire de services et le client. Les opérations sont effectuées sur la base d'un contrat de gestion aux termes duquel le prestataire de services est employé par le propriétaire de l'appareil ou de parts de l'appareil.
30. Différentes formes de services de gestion d'appareils, y compris les programmes de propriété fractionnée et les opérations qui ne sont pas effectuées au titre de contrats de transport aérien, ne constituent pas un «transport aérien de passagers, à titre onéreux et/ou par location» et ne sont donc pas soumises à l'obligation de disposer d'une licence d'exploitation, sans préjudice des règles communautaires en matière de sécurité et de sûreté aériennes.

3.3. Des situations très diverses qui nécessitent une réglementation proportionnée

31. 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.
32. La diversification de l'aviation générale et d'affaires et la proportion élevée de PME et d'organismes à but non lucratif dans ce secteur nécessite de veiller avec un soin particulier à la proportionnalité et à la subsidiarité de la réglementation.
33. Le règlement de base de l'AESA¹⁶ et les modifications de ce règlement proposées par la Commission sont de bons exemples de la nouvelle approche en matière de réglementation proportionnée. Seules les exigences principales s'appliquent à tous

¹⁵ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1592/2002 du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne [COM(2005) 579 final].

¹⁶ Règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (JO L 240 du 7.9.2002, p. 1).

les opérateurs, des normes plus strictes étant ajoutées par la suite lorsque c'est justifié sur la base des critères applicables. Cette approche devrait être utilisée dans le cadre de réglementations à venir, par exemple celles sur la sécurité des aéroports ou sur la gestion du trafic.

34. 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.

Vols locaux

35. Un certain nombre de 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. Très souvent, ces activités aident les aéroclubs et d'autres organisations d'aviation légère à financer leur gestion courante et à poursuivre leur objet légal.
36. À l'heure actuelle, «le transport aérien de passagers, de courrier et/ou de fret, effectué par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés, ainsi que les vols locaux n'impliquant pas de transport entre différents aéroports» ne nécessitent pas de posséder une licence d'exploitation, et la Commission n'envisage pas de changements à cet égard¹⁷.
37. Dans le cadre de la révision du règlement de base de l'AESA, la Commission, aidée par l'Agence, a consulté toutes les parties intéressées en vue d'élaborer des règles de mise en œuvre pour le nouveau règlement. À cet égard, la Commission 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.

Exigences en matière d'assurance

38. De la même manière, la Commission prend acte des préoccupations exprimées par certaines parties intéressées et certains États membres quant à l'effet disproportionné qu'ont sur l'aviation générale les exigences communautaires en matière d'assurance¹⁸. Suite à de larges consultations, la Commission examine actuellement le fonctionnement du règlement sur l'assurance dans le secteur aéronautique et soumettra un rapport au Parlement européen et au Conseil d'ici au 30 avril 2008.

¹⁷ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services de transport aérien dans la Communauté (refonte) [COM(2006) 396 final].

¹⁸ Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs (JO L 138 du 30.4.2004, p.1).

3.4. Meilleure utilisation des capacités existantes

39. Étant donné l'évolution attendue du trafic, l'Europe sera confrontée à un écart sans cesse croissant entre capacité et demande. Si les tendances actuelles de croissance se poursuivent et que les capacités ne sont pas augmentées, il est prévu que
- le trafic aérien doublera en Europe dans les 20 prochaines années;
 - plus de 60 aéroports européens seront fortement encombrés, les 20 principaux risquant d'être saturés de 8 à 10 heures par jour en 2025.
40. En 2006, l'aviation générale et d'affaires représentait 9 % environ de tous les mouvements d'aéronefs enregistrés par Eurocontrol. Depuis 2003, ce segment a connu une croissance presque deux fois supérieure à celle du reste du trafic, et cette tendance devrait se poursuivre au cours des prochaines années.
41. 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. L'incidence et les besoins spécifiques de l'aviation générale et d'affaires doivent donc être pris en compte lors de la planification et de l'optimisation des capacités, notamment dans le cadre de l'examen en cours du plan d'action de la Commission pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe¹⁹.

3.4.1. Capacité des aéroports et des aérodromes

42. Les appareils de l'aviation générale et d'affaires utilisent principalement des aéroports secondaires et des aérodromes locaux, fournissant ainsi des services de point à point supplémentaires et contribuant à uniformiser la répartition du trafic. Les infrastructures des aéroports secondaires sont également de plus en plus employées par les compagnies aériennes, qui recherchent de nouvelles capacités.
43. L'encombrement croissant au sol aura pour conséquence qu'un plus grand nombre d'aéroports, y compris de petits aéroports régionaux, seront désignés comme aéroports «à facilitation d'horaires» ou «coordonnés». À terme, dans certains de ces aéroports, les exploitants de vols non réguliers risquent de ne plus bénéficier que d'un accès occasionnel aux créneaux horaires. La situation serait alors particulièrement délicate pour les aéroports ne disposant pas à proximité d'autres installations adaptées pour l'aviation générale et d'affaires.
44. Par ailleurs, les petits appareils peuvent présenter un intérêt moindre pour les gestionnaires d'aéroports parce qu'ils transportent moins de passagers payants et sont plus sensibles aux tourbillons de sillage, d'où une plus grande occupation des capacités limitées. En outre, ils nécessitent parfois des infrastructures spéciales, par exemple des aires de trafic ou des terminaux dédiés, qui sont financées par les aéroports. Enfin, les procédures d'attribution des créneaux horaires et de gestion des

¹⁹ Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Un plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe [COM(2006) 819 final].

courants de trafic aérien fonctionnent mieux pour des exploitants d'appareils dont les schémas de vol sont réguliers et planifiés plusieurs mois à l'avance.

45. Deux approches peuvent être envisagées en réponse à ces difficultés:

- une meilleure planification pour utiliser au mieux les capacités existantes: il serait notamment possible de recourir à des pistes et des zones de délestage dans les aéroports/aérodromes afin de répondre aux besoins de l'aviation générale et d'affaires. De même, il serait envisageable de recourir à des aéroports ou aérodromes spécialisés pour ce type de trafic;
- développement et mise en œuvre de nouvelles technologies: les systèmes automatisés de veille météorologique, les services automatisés de circulation aérienne et l'inclusion des systèmes de navigation par satellite dans les procédures de gestion du trafic aérien²⁰ pourraient être utiles pour exploiter au meilleur coût les capacités locales et régionales potentielles.

46. Le plan d'action de la Commission pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe prévoit la création d'un observatoire communautaire, auquel participeront la Commission, les États membres et des experts du secteur, et où les intérêts spécifiques de l'aviation générale et d'affaires seront pris en compte. Cet observatoire peut servir de plateforme pour le lancement de nouvelles actions.

3.4.2. *Capacité de l'espace aérien*

47. L'espace aérien européen est l'environnement dans lequel se meuvent des milliers d'appareils aux performances et aux modes de fonctionnement très divers. La croissance constante du trafic aérien, combinée avec la fragmentation institutionnelle et les contraintes technologiques, exercent une très forte pression sur cette ressource commune.

48. En réponse aux défis à venir dans ce domaine, la Commission met 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.

49. En 2005, en Europe, le nombre estimé de vols de l'aviation générale et d'affaires a été de 15 millions. Moins d'un million d'entre eux ont été soumis au contrôle du trafic aérien.

50. Les parties prenantes de l'aviation générale et d'affaires, et notamment les utilisateurs de l'espace aérien qui volent sans être soumis au contrôle du trafic aérien, expriment des préoccupations particulières quant à l'extension de l'espace aérien contrôlé, la classification prévue de l'espace aérien et les exigences en matière d'équipage fixées dans la législation du ciel unique européen et SESAR.

²⁰ Comme le prévoit le programme SESAR de modernisation de la gestion du trafic aérien en Europe.

51. Les discussions actuelles et les décisions à venir en matière de politique de l'espace aérien et de déploiement du nouveau système européen de gestion du trafic aérien doivent prendre en compte le fait qu'une partie importante du trafic de l'aviation générale et d'affaires repose non sur les instruments, mais sur le principe du «voir et éviter». En outre, la politique en matière de gestion du trafic aérien doit tenir compte du fait que, pour de nombreux types d'appareils, l'installation d'équipements complexes n'est pas possible pour des raisons techniques ou économiques.
52. Des exemples provenant d'autres régions du monde montrent que les opérations de l'aviation générale et d'affaires restent possibles même dans un environnement où le trafic est dense, à condition que l'espace aérien et les procédures soient bien conçus.

3.5. Faciliter l'accès aux marchés mondiaux

3.5.1. Construction aéronautique

53. Dans l'UE, le secteur de la construction aéronautique pour l'aviation générale et d'affaires est performant et en croissance rapide. Les trois quarts environ de tous les certificats de type délivrés par l'AESA concernent ce secteur.
54. Au cours du premier semestre 2007, la valeur totale des carnets de commande des principaux constructeurs européens d'aéronefs à voilure fixe dans le secteur de l'aviation générale et d'affaires était d'environ un milliard d'euros, soit une augmentation de 33,6 % par rapport à la même période de l'année précédente, et 16 % environ de la valeur du marché mondial de l'aviation générale et d'affaires. Toutefois, alors que le marché européen de l'aviation générale et d'affaires grandit, les entreprises européennes restent très orientées vers l'exportation.
55. Ces dernières années, les entreprises européennes ont introduit beaucoup de nouvelles technologies grâce à la recherche et au développement, notamment dans les segments moins réglementés de l'aviation. Cet avantage concurrentiel est l'occasion de renforcer la présence européenne sur les marchés mondiaux.
56. Les accords internationaux négociés par la Commission avec des pays tiers peuvent contribuer au développement de la construction aéronautique européenne. Ces accords peuvent porter non seulement sur des questions de transport aérien, mais aussi sur l'acceptation mutuelle de produits aéronautiques, réduisant ainsi les contrôles réglementaires qui font double emploi et facilitant l'accès des constructeurs aéronautiques aux marchés, y compris dans le domaine de l'aviation générale et d'affaires.

3.5.2. Aviation d'affaires commerciale

57. L'aviation d'affaires commerciale²¹, si elle opère généralement hors du cadre des accords de services aériens bi- ou multilatéraux, est concernée par les droits de trafic et les autres restrictions d'accès au marché, qui ne s'appliquent parfois qu'à ce secteur. Les préoccupations récentes des exploitants européens en ce qui concerne les limitations que les États-Unis appliquent aux vols charter occasionnels (*occasional planeload charters*) en sont un bon exemple. Dans ce cas précis, les efforts conjoints

²¹ Opérant dans la catégorie des transports aériens commerciaux.

des entreprises européennes et des autorités de réglementation ont permis de doubler (à certaines conditions) le nombre de «vols charter occasionnels» pouvant être exploités sans le permis de vol complet délivré par les États-Unis pour les aéronefs étrangers. En conséquence, les exploitants d'avions d'affaires commerciaux devraient bénéficier de nouvelles opportunités pour les vols transatlantiques.

58. 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.

3.6. Garantir la durabilité environnementale

59. 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.

3.6.1. Bruit

60. La plupart des appareils, des moteurs et des autres éléments aéronautiques de l'aviation générale et d'affaires sont soumis à des normes uniformes de certification en matière de bruit²². Il n'en reste pas moins que, dans certains États membres, des résidents locaux expriment parfois des préoccupations quant à l'incidence du bruit de l'aviation légère sur leur qualité de vie. Du fait du caractère local de ces activités et de la taille relativement limitée des aéroports concernés, les autorités nationales, voire locales, devraient être les mieux placées pour évaluer la situation et trouver des solutions le cas échéant. La mise en place, au niveau communautaire, de restrictions d'exploitation pour des raisons de bruit pour ces petits aéroports ne serait à l'heure actuelle ni proportionnée, ni justifiée compte tenu du principe de subsidiarité.

61. À plus long terme, la Commission, avec l'aide de l'AESA, étudiera la nécessité de modifier les «exigences essentielles» dans le domaine des normes d'environnement qui s'appliquent à l'aviation. Il pourrait en découler, à terme, une proposition de modification du règlement de base de l'AESA. Dans ce contexte, un réexamen des normes de certification et une meilleure formation des pilotes pourraient apporter une contribution supplémentaire à la réduction des effets négatifs de l'aviation et promouvoir des technologies modernes et respectueuses de l'environnement.

3.6.2. Émissions gazeuses

62. Les émissions gazeuses de l'aviation générale et d'affaires sont relativement faibles par rapport à celles du secteur du transport aérien en général. Elles peuvent néanmoins avoir un effet sur la qualité locale et régionale de l'air et plus généralement sur le climat.

²² Les appareils exclus de la compétence communautaire à cet égard figurent à l'annexe II du règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (JO L 240 du 7.9.2002, p. 1).

63. Le problème des gaz à effet de serre émis par l'aviation est partiellement pris en charge par l'initiative de la Commission qui propose d'étendre aux activités aériennes le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre²³. Dans cette proposition, la Commission a voulu parvenir à un juste équilibre entre les coûts administratifs de l'application du système et les bénéfices environnementaux qui en découlent. La proposition exempte notamment du système les vols effectués exclusivement selon les règles du vol à vue et ceux effectués par des appareils dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5 700 kg. Cette question fera l'objet d'un examen supplémentaire dans le cadre du processus législatif²⁴.
64. En outre, les règles communautaires prévoient que le carburant employé pour l'aviation de tourisme privée est taxé au même titre que celui employé pour des activités de transport ou de loisirs analogues²⁵. Dans ce contexte, la Commission signale qu'elle examine les possibilités qui existent en matière de carburants d'aviation de substitution, renouvelables ou plus respectueux de l'environnement. Une taxation différenciée de l'énergie peut encourager l'utilisation de carburants de meilleure qualité, notamment sans plomb, dans le domaine de l'aviation.

3.7. Encouragement de la recherche et du développement

65. En Europe, la recherche en matière d'aviation générale et d'affaires bénéficie d'un environnement très dynamique. L'industrie européenne s'est traditionnellement illustrée par des concepts innovants dans le domaine des appareils légers et ultralégers et par son rôle de pionnier dans celui des matériaux composites.
66. Il est communément admis que le succès concurrentiel et commercial de l'aviation générale et d'affaires européenne dépendra de l'innovation et de la recherche aéronautiques, notamment en ce qui concerne les matériaux composites, les moteurs économes en carburant et les techniques d'avionique susceptibles d'exploiter les possibilités des systèmes futurs de gestion du trafic aérien.
67. La Commission continuera à appuyer la recherche et le développement aéronautiques par ses programmes-cadres de recherche, notamment par un soutien sur mesure aux PME, qui est actuellement fourni au titre d'initiatives telles que AeroSME ou de projets de recherche spécifiques tels que CESAR²⁶.

²³ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil 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) 818 final].

²⁴ D'autres mesures qui concernent le problème des émissions gazeuses provenant de l'activité aérienne sont notamment la réforme de l'architecture de l'espace aérien et le déploiement de nouveaux systèmes de gestion du trafic aérien dans le cadre du projet SESAR, ainsi que des programmes de recherche et développement financés par la Commission.

²⁵ Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO L 283 du 31.10.2003, p. 51).

²⁶ Le projet CESAR (Cost Effective Small Aircraft, petits aéronefs économiques) est financé par la Commission au titre du 6^e programme-cadre.

4. CONCLUSIONS

68. La Commission, par le présent agenda pour l'avenir durable de l'aviation générale et d'affaires, appelle toutes les parties intéressées à poursuivre le dialogue sur l'avenir de ce secteur en Europe.
69. La Commission 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.