

Jeudi, 11 octobre 2007

P6_TA(2007)0433

Capacités aéroportuaires et assistance en escale: pour une politique plus efficace

Résolution du Parlement européen du 11 octobre 2007 sur un plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe (2007/2092(INI))

Le Parlement européen,

- vu la communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Un plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe» (COM(2006)0819),
 - vu le rapport de la Commission sur l'application de la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 (COM(2006)0821),
 - vu l'article 45 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et les avis de la commission des affaires économiques et monétaires, de la commission de l'emploi et des affaires sociales, de la commission du développement régional et de la commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures (A6-0349/2007),
- A. considérant que la mondialisation et la forte croissance économique engendreront, au sein de l'Union européenne, une augmentation de la demande de transport aérien (trafic sans contraintes liées aux aéroports) d'au moins 4,3 % en moyenne par an, et pouvant atteindre jusqu'à 5,2 % par an,
- B. considérant qu'en conséquence, l'accroissement de la demande de transport aérien en 2025 sera 2,5 fois plus élevé qu'en 2003,
- C. considérant qu'en 2025, même compte tenu de tous les nouveaux investissements, plus de 60 aéroports ne seront pas en mesure de gérer le volume normal en période de pointe sans éviter des retards ou des demandes non satisfaites (3,7 millions de vols par an ne seraient alors pas assurés),
- D. considérant que, les aéroports existants ne pouvant s'étendre comme c'est nécessaire, l'une des solutions pour gérer le grand nombre de vols non assurés prévu pour 2025 pourrait dès lors consister à construire des aéroports de délestage à proximité des aéroports congestionnés,
- E. considérant que l'insuffisance de capacité des aéroports et l'augmentation de la demande de transport aérien généreront probablement une demande de nouveaux aéroports de grande capacité (jusqu'à 10 selon une étude d'Eurocontrol) et de moyenne capacité (jusqu'à 15 selon Eurocontrol),
- F. considérant que ces tendances dans le secteur des transports aériens européens mettent en relief la nécessité d'anticiper les mesures à prendre à l'échelle de l'Union dans l'intérêt des citoyens de l'Union comme de l'économie de l'Union dans son ensemble,
- G. considérant que des services d'assistance en escale efficaces contribuent également à améliorer l'utilisation des capacités aéroportuaires existantes en accélérant le débit dans les aéroports,

Jeudi, 11 octobre 2007

- H. considérant que la mise en œuvre intégrale de la directive 96/67/CE relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté⁽¹⁾ et des éventuelles modifications qui lui seraient apportées pourrait, en améliorant l'efficacité de la prestation de ces services, également contribuer à utiliser au maximum les capacités aéroportuaires existantes,
- I. considérant que les compagnies aériennes traditionnelles, les compagnies aériennes à bas coût, les compagnies charters, les compagnies de fret et les compagnies d'avions d'affaires ont chacune des exigences différentes en matière de services aéroportuaires et de créneaux horaires,
- J. considérant que des infrastructures de transport appropriées pour la prestation de services depuis et vers les aéroports, notamment sous forme de systèmes intégrés de transports publics, représentent une composante essentielle des infrastructures aéroportuaires;

1. se félicite de la communication susmentionnée de la Commission, qui constitue une première étape dans la recherche d'une solution au problème des capacités aéroportuaires, même si la planification de nouvelles infrastructures reste de la compétence de chacun des États membres; invite en même temps la Commission à accorder au transport aérien l'attention qu'il mérite en tant qu'élément clé du transport de fret et de passagers en Europe; invite également la Commission à assurer le suivi et à présenter des statistiques précises sur la situation actuelle en matière de capacités aéroportuaires afin de mieux traiter la question;

2. fait observer que des capacités aéroportuaires adéquates, y compris l'utilisation des capacités existantes, et des services d'assistance en escale efficaces une revêtent une importance capitale pour l'économie européenne et doivent être garantis;

3. salue les propositions présentées par la Commission dans sa communication et souligne l'importance du transport aérien pour assurer la cohésion territoriale, économique et sociale dans l'Union, en particulier en ce qui concerne les régions excentrées, périphériques et insulaires;

4. estime que les quatorze mesures proposées par la Commission dans l'annexe de sa communication représentent une approche pertinente en vue de l'amélioration de l'utilisation des capacités existantes; invite néanmoins la Commission à fixer des délais plus concrets pour leur mise en œuvre et insiste sur le respect de ces délais.

Créer de nouvelles capacités

5. est cependant d'avis que la Commission n'a pas encore étudié à fond la possibilité d'une approche communautaire globale en ce qui concerne le besoin de capacités supplémentaires, les contraintes liées aux investissements futurs portant sur des capacités supplémentaires et les axes stratégiques qui permettraient non seulement d'anticiper les risques de pénurie de capacités, mais également de garantir que l'Union devienne une plateforme de transports aériens cohérente et compétitive à l'échelle mondiale;

6. suggère de réaliser une étude de la demande réelle en infrastructures, qui permettrait d'améliorer tout vaste plan futur portant sur les capacités aéroportuaires européennes et qui pourrait conduire à un mécanisme de prévision des transports aériens accepté à l'échelle de l'Union; souligne le fait qu'un tel mécanisme pourrait être utilisé par les aéroports comme cadre de planification pour l'amélioration des capacités et qu'une prévision fondée sur la demande présente l'avantage de fournir une image réaliste du marché pour l'évolution future du secteur du transport aérien;

7. relève que nombre de représentants d'aéroports de la Communauté mettent en avant le manque d'espace comme étant l'un des principaux obstacles à la libéralisation des services d'assistance en escale et à leur efficacité, mais estime qu'il est nécessaire de vérifier cet argument et, le cas échéant, d'y apporter une solution;

⁽¹⁾ JO L 272 du 25.10.1996, p. 36.

Jeudi, 11 octobre 2007

8. souligne la nécessité d'élaborer des définitions communes et de mettre en place des instruments analytiques communs aux fins d'évaluation des capacités aéroportuaires, ainsi que des procédures faisant participer tous les acteurs concernés à l'évaluation des besoins à moyen et long terme de l'Union en capacités aéroportuaires; fait observer que cette approche fondée sur la collaboration pourrait aller de pair avec un échange de bonnes pratiques dans des domaines tels que l'impact sur l'environnement et la rentabilité, le préfinancement de nouvelles infrastructures, l'aménagement et la gestion du territoire, l'intégration de tous les modes de transport ainsi que les outils de modélisation/de simulation, ce afin d'accélérer la planification et la création de nouvelles capacités; insiste sur le fait que ces initiatives permettraient de compléter le programme SESAR (système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien) et pourraient s'enrichir de nouveaux instruments institutionnels qui aideraient à accroître la capacité aéroportuaire;

9. demande à la Commission de faire rapport au Parlement, avant 2009, sur un plan-cadre concernant le renforcement des capacités aéroportuaires en Europe; insiste sur le fait que ce rapport devrait définir une approche cohérente pour les États membres afin de promouvoir et de coordonner toutes les initiatives nationales et transnationales portant sur la création de nouvelles capacités aéroportuaires visant à répondre au trafic international et à mieux exploiter les capacités existantes, ainsi que sur la gestion des capacités des aéroports secondaires, sans préjudice des compétences des États membres et de la Communauté en matière d'affectation des capacités aéroportuaires; souligne le fait que les aéroports pivots et les aéroports régionaux peuvent, par un système de voyages point à point, répondre à leur façon, et en fonction des contraintes spécifiques des divers États membres, aux problèmes environnementaux, aux problèmes de congestion ainsi qu'aux défis en matière d'accessibilité, et que seule la cohabitation de divers modèles d'aéroports en fonction des spécificités nationales peut permettre à l'Union de satisfaire ses besoins dans ce domaine; rappelle, à cet égard, que l'accessibilité des aéroports revêt une grande importance et que leur intégration réussie dans le réseau des transports est une condition essentielle à la co-modalité;

10. invite les États membres ainsi que les autorités régionales et locales à faire en sorte que les aéroports, indépendamment de la nature des organes qui les dirigent, figurent dans les plans d'aménagement territorial des régions ou soient pris en compte dans les stratégies de développement régional; rappelle que la construction et l'aménagement de grandes infrastructures, telles que des aéroports, sont à soumettre à une étude d'impact territorial;

11. soutient la Commission dans son ambition d'accroître l'efficacité logistique interne des aéroports, mais estime que cela doit se limiter au seul suivi des bagages et du chargement;

12. estime qu'en vue d'augmenter les capacités, le préfinancement du développement d'infrastructures constitue une solution valable pour les aéroports; met en évidence le fait que ce mode de financement est favorable tant aux compagnies aériennes qu'aux aéroports en réduisant les coûts globaux de financement des infrastructures, garantissant ainsi des prix plus abordables pour les compagnies aériennes et réduisant le risque pour les aéroports, dans la mesure où les compagnies aériennes commencent à rembourser plus tôt les coûts des investissements dans les aéroports;

13. souligne l'importance économique des aéroports dans la création d'emplois, en particulier au niveau régional; souligne que les opérateurs des aéroports européens, les compagnies aériennes, les entreprises de maintenance et de restauration sont en mesure de créer un nombre significatif d'emplois et peuvent ainsi contribuer à la réalisation des objectifs de la stratégie de Lisbonne;

14. invite les États membres et les autorités régionales et locales à tenir compte, dans le choix du lieu d'implantation des aéroports, des impacts sur l'environnement tels que les nuisances sonores, les émissions, la densité de la circulation routière aux abords du site, la proximité des stocks de carburant et de produits similaires, ainsi que des conditions météorologiques.

Promouvoir une croissance respectueuse de l'environnement

15. fait observer que l'amélioration des performances des moteurs d'avion a permis une réduction de leurs émissions de CO₂ de 70 % par km au cours des quarante dernières années et que ces réductions d'émissions se poursuivront à l'avenir; souligne le fait que l'objectif du secteur est de réduire encore ces émissions de 50 % d'ici 2020;

Jeudi, 11 octobre 2007

16. rappelle néanmoins qu'en dépit de ces progrès, le développement du trafic aérien, qui a considérablement augmenté ces dernières années, a conduit à une forte augmentation du volume global des émissions de gaz à effet de serre produit par ce secteur (+100 % par rapport à 1990, d'après les estimations de l'Agence européenne pour l'environnement), et que la congestion aéroportuaire y contribue considérablement;

17. rappelle que l'essor du trafic aérien devra aller de pair avec des programmes techniques et réglementaires limitant les coûts externes de ce mode de transport; se félicite, à cet égard, de l'initiative de la Commission visant à intégrer l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE); rappelle que l'efficacité des mesures visant à réduire l'impact du transport aérien sur l'environnement dépend également des politiques menées par les pays à l'échelle mondiale, et, en ce sens, souligne la nécessité de mettre sur pied des programmes conjoints avec les pays tiers;

18. estime, cependant, que le problème des émissions de gaz à effet de serre devrait, dans la mesure du possible, être traité plus fermement, aussi bien au niveau international qu'à l'échelle européenne, afin d'améliorer la compétitivité d'un secteur des transports aériens plus durables au sein de l'Union, secteur déjà menacé par le développement rapide de grandes plateformes dans des pays européens avoisinants extérieurs à l'Union; invite la Commission et les États membres à recourir à tous les moyens disponibles pour obtenir la conclusion d'un accord sur cette question à l'échelle internationale;

19. insiste tout particulièrement sur la nécessité de développer des programmes réglementaires et financiers afin d'encourager la remise à niveau et le renouvellement des flottes et de promouvoir les performances environnementales des moteurs, avec pour corollaire de les rendre plus silencieux, d'accroître leur efficacité énergétique et de faire en sorte qu'ils soient moins polluants.

Garantir la mise en œuvre et l'adaptation appropriées du cadre réglementaire

20. estime que l'augmentation du trafic aérien nécessitera une mise en œuvre plus intégrale du cadre juridique applicable aux transports aériens;

21. demande à la Commission de veiller à l'application intégrale du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté⁽¹⁾ et de fournir plus d'indications et de clarifications sur le texte; insiste notamment sur la nécessité de garantir une meilleure coordination et une meilleure adéquation entre l'attribution des créneaux horaires par les services de gestion du trafic aérien et celle des créneaux horaires des aéroports, des comités de coordination des créneaux horaires plus efficaces et une meilleure coordination des départs et arrivées, et insiste également sur la nécessité d'harmoniser les définitions, les tolérances et le mode d'attribution des créneaux horaires des aéroports et des services de gestion des courants aériens;

22. rappelle la nécessité de mettre en place des mécanismes fondés sur le marché dans la procédure d'attribution des créneaux horaires, afin de parvenir à une optimisation de l'utilisation des capacités aéroportuaires limitées; fait cependant remarquer que, conformément au règlement (CEE) n° 95/93, tel que modifié en 2004, la Commission devait soumettre, pour avril 2007 au plus tard, un rapport au Parlement et au Conseil sur le fonctionnement de ce règlement et que l'introduction d'un mécanisme fondé sur le marché ne devrait être envisagée que sur la base de ce rapport;

23. fait remarquer, cependant, que le recours à des mécanismes fondés sur le marché, tels que l'attribution de créneaux horaires pour mieux utiliser les capacités aéroportuaires existantes, ne remédierait pas à la pénurie d'infrastructures, dans la mesure où ce mécanisme ne créerait pas un seul créneau supplémentaire; estime, par ailleurs, qu'une adéquation entre les créneaux des aéroports et ceux des services de gestion du trafic aérien ne présente que des avantages très limités et qu'elle ne résoudra pas le problème de capacité;

24. invite le Conseil, afin d'intensifier la coopération entre les autorités de l'aviation civile des États membres voisins, à proposer un calendrier et des délais afin de faire en sorte que des progrès considérables soient réalisés d'ici 2008 en matière de création de blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB);

⁽¹⁾ JO L 14 du 22.1.1993, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil (JO L 138 du 30.4.2004, p. 50).

Jeudi, 11 octobre 2007

25. souligne la nécessité de disposer d'un calendrier précis pour la mise en œuvre des FAB et prend acte des initiatives positives prises à cet égard par certains États membres, notamment en Europe septentrionale et centrale, par exemple le programme du Centre de contrôle de l'espace supérieur nordique (NUAC) et les nouveaux projets FAB pour l'Europe centrale;
26. invite instamment la Commission, si aucun progrès majeur n'est réalisé sur cette question par les États membres d'ici 2008, à adopter une approche descendante (dite «*top-down*») afin de garantir des améliorations substantielles;
27. souligne l'importance du projet Galileo dans l'optimisation de l'utilisation des capacités actuelles et futures en matière de gestion des transports aériens, et fait observer que les leçons qui s'imposent doivent être tirées, dans l'intérêt de la mise en œuvre du projet SESAR, des difficultés financières actuelles de Galileo;
28. exprime son inquiétude à l'égard du fait que la mise en place des innovations et des nouvelles technologies risque d'être bien plus lente que le rythme d'accroissement du trafic aérien; souligne également que de nouvelles normes contraignantes, internationalement reconnues, en matière de nuisances sonores ainsi qu'une nouvelle stratégie visant à limiter le nombre de personnes souffrant de nuisances sonores devront être adoptées.

Renforcer la coopération en matière de capacités entre les régions dotées d'aéroports

29. est d'avis qu'une augmentation des capacités aéroportuaires n'est pas réalisable sans une collaboration efficace entre les autorités aéroportuaires et les administrations régionales et locales compétentes, pour autant que cette collaboration n'enfreigne pas les règles communautaires de concurrence;
30. se félicite de toute initiative de la part de régions dotées d'aéroports qui se traduirait, à l'échelle européenne, par l'instauration d'un dialogue sur des questions relatives au développement de capacités aéroportuaires supplémentaires, notamment sur la coordination ou l'intégration des capacités, sur les incidences environnementales pour les populations avoisinantes, sur l'aménagement du territoire ainsi que sur la croissance et l'emploi;
31. invite la Commission à inciter les États membres à renforcer les règles d'urbanisme et de construction permettant de prévenir les nuisances sonores et la pollution infligées par les aéroports à leur voisinage;
32. invite la Commission et les États membres à faciliter l'échange de bonnes pratiques concernant la gestion publique de ces régions dotées d'aéroports, et à aider financièrement les projets pilotes et les programmes de recherche en rapport avec la question des incidences des aéroports sur les territoires environnants et sur leurs habitants;
33. souhaite que les aéroports «d'aménagement du territoire» des régions enclavées, périphériques ou ultrapériphériques puissent continuer à bénéficier d'aides d'État proportionnées aux missions qu'elles remplissent dans l'intérêt général;
34. considère que les compagnies aériennes devraient apporter des garanties adéquates et être responsabilisées dans l'amortissement des équipements aéroportuaires qu'elles exigent des gestionnaires des aéroports afin de ne pas mettre ceux-ci en difficulté en cas de désengagement imprévu avant amortissement complet.

Services d'assistance en escale

35. prend note du rapport de la Commission susmentionné relatif à l'application de la directive 96/67/CE du Conseil;
36. se félicite de l'impact positif de cette directive, dont fait état la Commission, mais fait observer que l'évaluation positive est fondée sur les conclusions de l'étude de 2002, qui ne couvrait pas la totalité de l'Union élargie, alors que le constat a été fait que la mise en œuvre de la directive représente un sujet de préoccupation particulier dans les États membres qui ont adhéré à l'Union après cette date; fait également observer que les difficultés et les incertitudes concernant sa mise en œuvre subsistent, notamment en ce qui concerne les critères à remplir par les prestataires de services qui participent à des appels d'offres; invite la Commission à fournir des orientations détaillées ou, le cas échéant, à présenter de nouvelles propositions afin de clarifier les règles relatives aux appels d'offres;

Jeudi, 11 octobre 2007

37. invite la Commission à réaliser une nouvelle étude d'impact sur la mise en œuvre de la directive, sur les avantages et/ou inconvénients qu'elle comporte, en définitive, pour les usagers, les employés et les passagers, avant de présenter toute proposition qui conduirait à une libéralisation plus poussée;

38. estime que, sur la base de cette nouvelle étude d'impact, la Commission pourrait, si nécessaire, fournir des précisions supplémentaires sur l'interprétation de certaines dispositions qui pourraient laisser une trop grande marge d'interprétation aux aéroports, et qui sont susceptibles d'avoir des incidences indésirables quant à la capacité des prestataires de services d'assistance en escale à accéder au marché;

39. estime, par ailleurs, que certaines dispositions exigent d'être rapidement clarifiées, telles que celles relatives à la protection des travailleurs en cas de cession d'entreprise et aux redevances d'accès; invite dès lors instamment la Commission à fournir au plus tôt des orientations sur l'interprétation de ces dispositions;

40. recommande que toute nouvelle tentative visant à modifier la directive devrait être axée principalement sur la qualité des services d'assistance en escale ainsi que sur la qualité de l'emploi dans le secteur des services d'assistance en escale; invite tout particulièrement la Commission à:

- examiner la possibilité d'introduire des normes de qualité et des normes sociales minimales qui devraient être prises en compte dans la procédure de sélection et intégrées dans les contrats entre la compagnie aérienne et le prestataire de services d'assistance en escale,
- définir le recours à la sous-traitance en prescrivant des niveaux minimaux de sécurité et de qualité pour les prestataires afin de garantir une concurrence loyale, et exiger l'identification préalable de tout sous-traitant,
- définir et fixer clairement, dans la mesure du possible, les conditions dans lesquelles un aéroport peut fournir des services d'assistance en escale, notamment lorsqu'un nombre suffisant de prestataires de services indépendants est disposé à fournir ces services,
- envisager de réexaminer et, le cas échéant, revoir à la hausse le nombre minimal de prestataires de services autorisés dans les aéroports (actuellement fixé à deux), notamment dans le cas des grands aéroports, et envisager de mettre fin aux limites arbitraires fixées pour le nombre de prestataires de services d'assistance aux tiers,
- mettre en place une procédure d'octroi d'agrèments au niveau des États membres afin de garantir qu'un niveau minimal de qualité et de durabilité soit obligatoirement exigé des prestataires et que les réglementations sociales et les conventions collectives soient respectées; souligne le fait que l'octroi d'agrèments pourrait être régi par le principe de reconnaissance mutuelle,
- faire en sorte que les prestataires garantissent une formation et une protection sociale appropriées à leurs employés,
- assurer un niveau satisfaisant de sécurité et de sûreté pour tous les usagers et passagers ainsi que pour le fret;

41. fait remarquer, s'agissant de la sélection des prestataires de services d'assistance en escale qui fournissent des prestations limitées, que l'avis des usagers des compagnies aériennes n'est parfois pas pleinement pris en ligne de compte par les aéroports, et rappelle que dans certains cas, des prestataires de services d'assistance en escale fournissant des prestations limitées ont été choisis contre l'avis quasi-unanime du comité des usagers de l'aéroport;

42. insiste sur le besoin de transparence accrue et de dispositions plus strictes axées sur les usagers en ce qui concerne la sélection des prestataires de services d'assistance en escale assurant des prestations limitées; insiste notamment sur la possibilité d'envisager la fixation de règles supplémentaires concernant le comité des usagers de l'aéroport, telles que l'obligation de motiver le choix opéré par l'aéroport en désaccord avec l'avis du comité; fait remarquer qu'une telle décision pourrait également, en pareil cas, être transférée à une

Jeudi, 11 octobre 2007

autorité indépendante de l'organe gestionnaire de l'aéroport; propose, enfin, que la Commission examine s'il ne conviendrait pas, lors de toute future proposition de modification de la directive 96/67/CE, d'exclure du vote portant sur la sélection de tout nouveau venu les compagnies aériennes qui assurent déjà des services d'assistance en escale dans l'aéroport en recourant à des prestataires d'assistance aux tiers;

43. constate que, depuis l'adoption de la directive 96/67/CE, la concurrence s'est considérablement accrue et que les prix des services d'assistance en escale ont baissé dans presque tous les «anciens» États membres de l'Union;

*
* *
*

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

P6_TA(2007)0434

Stratégie de lutte contre le cancer

Déclaration du Parlement européen sur la nécessité d'une stratégie complète de lutte contre le cancer

Le Parlement européen,

— vu l'article 116 de son règlement,

- A. considérant que les traités appellent la Communauté à jouer un rôle actif dans le domaine de la santé, tout en respectant le principe de subsidiarité,
 - B. considérant que le cancer reste la principale cause de décès en Europe,
 - C. considérant que l'on sait actuellement qu'un tiers de tous les cancers peuvent être prévenus et qu'un tiers d'entre eux peuvent être dépistés précocement et donc être traités avec succès;
1. est convaincu que le cancer, s'il fait l'objet d'une stratégie complète, ne sera bientôt plus la principale cause de décès en Europe;
 2. demande au Conseil et à la Commission d'élaborer une stratégie complète articulée autour des quatre axes fondamentaux de la lutte contre le cancer:
 - a. la prévention,
 - b. le dépistage précoce,
 - c. le diagnostic, le traitement et le suivi,
 - d. les soins palliatifs;
 3. demande à la Commission de réviser la législation et les actions de la Communauté pour les améliorer et les modifier à la lumière des progrès scientifiques récents;
 4. demande à la Commission:
 - d'encourager la recherche et l'innovation dans le domaine de la prévention primaire et du dépistage précoce du cancer;
 - de promouvoir des campagnes d'information pertinentes en direction du grand public et de tous les professionnels de santé;