

**Avis du Comité des régions sur le «Paquet aéroports»**

(2012/C 277/11)

## LE COMITÉ DES RÉGIONS

- accueille favorablement l'ambition de créer le cadre requis pour une utilisation plus efficace des infrastructures existantes, mais constate qu'il convient d'aller plus loin pour répondre adéquatement aux besoins grandissants en matière de capacité. Il importe en particulier de développer les infrastructures des aéroports saturés, de davantage tenir compte des capacités inexploitées des aéroports régionaux, de progresser rapidement dans l'instauration d'un ciel unique européen et de garantir des horaires compétitifs, y compris la nuit;
- préconise d'améliorer la connexion intermodale entre les aéroports et d'autres modes de transport. Cette approche est de nature à renforcer la compétitivité et à garantir une liaison suffisante des régions au réseau européen et mondial de transport aérien;
- convient de la nécessité d'opter, dans le cadre de l'approche équilibrée, pour la mesure présentant le meilleur rapport coût-efficacité afin d'atteindre des objectifs en matière de réduction du bruit, mais estime que le droit de regard envisagé pour la Commission européenne dépasse la limite des compétences qui lui sont concédées en vertu du principe de subsidiarité. C'est aux collectivités régionales que doit revenir le soin de fixer les restrictions d'exploitation, en tenant compte de la situation et des spécificités locales. Y ajouter un droit de regard de la Commission européenne n'est ni nécessaire, ni proportionné;
- se félicite de la poursuite de l'ouverture et de l'harmonisation de l'accès au marché de l'assistance en escale, qui aura pour effet d'intensifier la concurrence et à terme, d'améliorer encore la qualité des services offerts en la matière dans les aéroports de l'Union. Pour éviter que les conditions d'emploi existantes, la sécurité aérienne ou encore la capacité de l'aéroport n'en pâtissent, il conviendrait toutefois qu'il soit possible de tenir judicieusement compte des spécificités locales dans les aéroports;
- se félicite de l'approche de la Commission européenne, laquelle prévoit d'introduire des mécanismes fondés sur le marché pour optimiser l'utilisation des capacités d'infrastructure limitées des aéroports saturés, tout en soulignant qu'il convient toutefois de veiller à ce que les régions restent connectées au réseau aérien.

<b>Rapporteur</b>	M. WERNER (DE/ADLE), secrétaire d'État auprès du ministre des affaires économiques, de l'emploi et des transports de l'État libre de Saxe
<b>Textes de référence</b>	<p>Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions</p> <p>«Politique aéroportuaire de l'Union européenne – résoudre les problèmes de capacité et de qualité pour favoriser la croissance, la connectivité et la mobilité durable»</p> <p>COM(2011) 823 final</p> <p>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</p> <p>COM(2011) 828 final</p> <p>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</p> <p>COM(2011) 824 final</p> <p>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)</p> <p>COM(2011) 827 final</p>

## I. RECOMMANDATIONS POLITIQUES

LE COMITÉ DES RÉGIONS,

### Observations générales (document COM(2011) 823 final)

1. est lui aussi d'avis que les aéroports représentent une composante indispensable d'un réseau de transports moderne et performant. Source importante de dynamisme pour le développement économique, le marché du travail et le secteur du tourisme dans les différentes régions, ils renforcent la cohésion territoriale au sein de l'Union européenne;

2. partage l'avis selon lequel le bruit généré par les aéronefs dans les zones aéroportuaires constitue une nuisance pour un nombre croissant de citoyens européens, notamment la nuit, et qu'il est donc nécessaire de mettre en place une stratégie active de gestion du bruit afin d'en atténuer les effets indésirables;

3. soutient l'objectif de la Commission européenne visant une utilisation et un développement optimaux des potentialités du transport aérien, en particulier de la croissance prévue dans le secteur;

4. souligne que l'UE pourrait encourager les investissements en faveur de la modernisation du réseau aéroportuaire et de la construction de nouveaux aéroports, principalement au moyen d'instruments financiers innovants, afin de garantir une croissance économique durable en son sein et un renforcement de ses liens économiques avec le reste du monde;

5. convient de l'existence d'un déséquilibre croissant entre la capacité des infrastructures aéroportuaires et les besoins en matière de voyages et de transports, qui ne cessent d'augmenter. À l'heure actuelle, certains aéroports européens sont déjà saturés ou fonctionnent au maximum de leur capacité. Or il n'est pas

toujours possible de créer suffisamment de nouvelles capacités pour satisfaire la demande, surtout dans le cas des hubs aéroportuaires. Il est donc à craindre que les contraintes de capacité ne s'exacerbent dans les années à venir;

6. accueille favorablement l'ambition de résorber les goulets d'étranglement de capacité qui se multiplient et de créer le cadre requis pour une utilisation plus efficace des infrastructures existantes. Le Comité signale toutefois que les mesures proposées dans le paquet «aéroports» ne suffiront pas à garantir la réalisation de cet objectif;

7. fait remarquer que de nombreux aéroports régionaux disposent de capacités d'infrastructure suffisantes pour soulager efficacement les aéroports gênés par des goulets d'étranglement, ce qui permettrait aux régions d'être mieux connectées;

8. constate qu'il convient d'aller plus loin pour répondre adéquatement aux besoins grandissants en matière de capacité. Il importe en particulier de développer les infrastructures des aéroports saturés, de davantage tenir compte des capacités inexploitées des aéroports régionaux, de progresser rapidement dans l'instauration d'un ciel unique européen et de garantir des horaires compétitifs, y compris la nuit. En outre, les petits aéroports régionaux ont besoin d'être soutenus sans hésitation, de sorte qu'ils servent d'appoint aux grands aéroports et aux fins d'une exploitation optimale des infrastructures existantes;

9. souligne la nécessité d'améliorer la connexion intermodale entre les aéroports et d'autres modes de transport. Cette approche est de nature à renforcer la compétitivité et à garantir une liaison suffisante des régions au réseau européen et mondial de transport aérien;

10. considère la mise en place d'un système d'attribution des créneaux plus économe en ressources comme un moyen approprié d'optimiser l'utilisation des capacités d'infrastructure limitées des aéroports saturés. Il se félicite de l'approche de la Commission européenne, laquelle prévoit d'introduire à cette fin des mécanismes fondés sur le marché, en veillant toutefois à ce que les régions restent connectées au réseau aérien;

11. approuve la proposition de revoir les dispositions et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit. L'ambition d'harmoniser la procédure en appliquant les principes de l'approche dite équilibrée doit être propre à garantir un meilleur niveau de protection aux victimes des nuisances sonores générées par le trafic aérien, conformément à la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement;

12. salue l'objectif de poursuivre la libéralisation du marché des services d'assistance en escale, qui a pour effet d'intensifier la concurrence et à terme, d'améliorer encore la qualité des services. Pour éviter que les conditions d'emploi existantes, la sécurité aérienne ainsi que la capacité de l'aéroport n'en pâtissent, il conviendrait qu'il soit possible de tenir judicieusement compte des spécificités locales dans les aéroports. En outre, il y a lieu de veiller à ce que les dispositions en la matière n'engendrent aucune inégalité de traitement des entreprises fournissant ces services. La réalisation de l'objectif visé par la Commission européenne, consistant à éviter les distorsions de concurrence, passe par l'instauration de règles homogènes pour tous les opérateurs;

13. s'inquiète des propositions de la Commission, et de celles, encore plus ambitieuses, de l'orientation générale du Conseil, visant à réglementer les redevances d'utilisation des infrastructures d'assistance en escale conformément aux dispositions de la directive sur les redevances aéroportuaires (directive 2009/12/CE) et en allant-même au-delà. Ces redevances représentent en général un très faible pourcentage de l'ensemble des revenus des aéroports, en particulier dans les aéroports régionaux qui dépassent tout juste le seuil nouvellement proposé de deux millions de passagers par an, et constituent aussi de faibles montants en termes absolus. Les frais administratifs pourraient contrebalancer les éventuels avantages potentiels, étant donné que les aéroports sont d'ores et déjà dans l'obligation de fixer ces redevances de manière objective et transparente;

14. insiste sur l'importance de l'aviation générale pour les transports aériens dans l'UE. Elle permet aux chefs d'entreprise qui créent de la richesse et de l'emploi de voyager avec une flexibilité maximale, et accroît la puissance économique des régions périphériques et ultrapériphériques. Il s'agit d'aspects particulièrement importants par rapport à la question des créneaux horaires et de l'accessibilité des aéroports;

#### **Restrictions d'exploitation liées au bruit (document COM(2011) 828 final)**

15. accueille favorablement l'ambition de préciser les procédures et les dispositions relatives à l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit et d'améliorer la transparence du processus de pondération des intérêts en présence. Elle permettra d'homogénéiser l'application de la directive dans les États membres, qui présentait jusque là des disparités. Les personnes exposées aux nuisances sonores liées au transport aérien bénéficieront en outre d'un niveau de protection comparable contre le bruit. Toutefois, le Comité observe que le projet

de règlement ne gagne pas pour autant en cohérence, notamment s'agissant de l'évaluation des nuisances sonores et de l'analyse coût-efficacité, avec la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et créerait de ce fait une lourde charge administrative et, partant, serait porteur de frais importants et risquerait de réduire le degré de tolérance du trafic aérien;

16. espère que la conversion de la précédente directive en un règlement renforcera l'efficacité des mesures de gestion du bruit et permettra d'éviter les distorsions de concurrence au sein de l'Union européenne;

17. se rallie au point de vue de la Commission européenne quant à la nécessité d'opter, dans le cadre de l'approche équilibrée, pour la mesure présentant le meilleur rapport coût-efficacité afin d'atteindre des objectifs en matière de réduction du bruit. Il convient cependant en l'occurrence de prendre en considération le plus largement possible, et non pas seulement à titre optionnel, la santé et la sécurité des personnes résidant à proximité de l'aéroport. Cette démarche permet aux États membres de mettre en concordance les retombées économiques des mesures de gestion du bruit et les besoins légitimes de protection contre les nuisances sonores manifestés par ceux qui en sont victimes;

18. approuve en principe l'objectif de relever la valeur limite pour les aéronefs présentant une faible marge de conformité. Les progrès techniques réalisés en vue du développement d'avions moins bruyants sont ainsi pris en compte. Le Comité fait néanmoins observer que les avions-cargos satisfont généralement moins à la norme plus stricte de 10 EPNdB (décibels de bruit effectivement perçu) que les aéronefs affectés au transport des passagers. Par conséquent, une éventuelle interdiction des aéronefs présentant une faible marge de conformité toucherait davantage et de manière inéquitable les compagnies aériennes de transport de marchandises. Dès lors, le Comité préconise de relever plus légèrement la valeur seuil, le temps d'une période de transition d'une durée adaptée, sachant qu'on peut déjà escompter une réduction appréciable des nuisances sonores en plaçant la limite à 8 EPNdB;

19. estime qu'un organisme de recours indépendant au niveau des États membres est nécessaire;

20. se félicite du recours à l'approche équilibrée pour réduire ou limiter l'exposition au bruit, garantissant aux États membres la liberté d'action nécessaire dans la lutte contre les nuisances sonores. À cet égard, le Comité partage l'avis de la Commission européenne, voulant que les restrictions d'exploitation ne soient utilisées qu'en dernière intention;

21. appuie l'objectif de préciser les règles régissant l'évaluation du bruit émis par le trafic aérien et d'améliorer la transparence du processus d'évaluation. La consultation prévue des parties concernées par le bruit permet de mieux faire accepter les mesures de réduction des nuisances sonores mises en œuvre. Le Comité recommande néanmoins de laisser aux États membres une marge de manœuvre adéquate s'agissant de la composition du forum de coopération technique prévu par la proposition de règlement. S'il s'avère que des commissions analogues existent déjà au sein des États membres, il serait bon de pouvoir en reconnaître le rôle, afin d'éviter la création d'organes supplémentaires;

22. est d'avis que la méthode d'évaluation du bruit mentionnée à l'annexe I de la proposition de règlement et inspirée du «Rapport sur la méthode normalisée de calcul des courbes de niveau de bruit autour des aéroports civils» (doc. 29) de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) ne permet pas de renforcer la transparence du processus d'évaluation du bruit. L'introduction d'une méthode d'évaluation supplémentaire induit une perte de la comparabilité avec la directive sur le bruit ambiant ou les règles de calcul nationales, par exemple, et elle suscite une charge bureaucratique inutile. C'est pourquoi il convient, en matière d'évaluation du bruit, de se référer à la directive 2002/49/CE relative au bruit dans l'environnement;

23. estime que le droit de regard envisagé pour la Commission européenne, lui permettant d'étudier les restrictions d'exploitation avant leur mise en œuvre et de les suspendre le cas échéant, dépasse la limite des compétences qui lui sont concédées en vertu du principe de subsidiarité. C'est aux collectivités régionales que doit revenir le soin de fixer les restrictions d'exploitation, en tenant compte de la situation et des spécificités locales. Y ajouter un droit de regard de la Commission européenne n'est ni nécessaire, ni proportionné. Par ailleurs, celui-ci n'améliore en rien les perspectives de réalisation de l'objectif prévu par le règlement, qui ambitionne de réduire le nombre des personnes souffrant du bruit occasionné par le trafic aérien;

24. considère la définition des «aéronefs» et celle des «aéro-nefs présentant une faible marge de conformité», la mise à jour des normes de certification relatives au bruit et de la procédure de certification, la modification de la méthode et du rapport technique comme autant d'éléments essentiels de la proposition de règlement. En ce sens, ces points ne conviennent pas pour conférer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;

#### **Services d'assistance en escale (document COM(2011) 824 final)**

25. partage l'avis de la Commission européenne quant à la fonction clé des services d'assistance en escale dans la chaîne de l'aviation. Des services efficaces et axés sur la qualité contribuent fortement à garantir un système de transport aérien performant et compétitif;

26. se félicite de la poursuite de l'ouverture et de l'harmonisation de l'accès au marché de l'assistance en escale, qui laisse espérer un renforcement de la qualité des services offerts en la matière dans les aéroports de l'Union, au profit tant des compagnies aériennes que des commissionnaires de transport et des passagers. Pour éviter que les conditions d'emploi existantes, la sécurité aérienne ou encore la capacité de l'aéroport n'en pâtissent, il conviendrait qu'il soit possible de tenir judicieusement compte des spécificités locales dans les aéroports;

27. approuve une réglementation du transfert de personnel entre les prestataires de services; demande dans ce contexte à la Commission de vérifier si les autorités adjudicatrices pourraient recourir, sans qu'aucun acte d'application supplémentaire des États membres ne soit nécessaire, à la possibilité d'un transfert de personnel qui ressort de la compétence des États membres, en application directe de l'article 4, paragraphe 5 du règlement n° 1370/2007 (CE), et si, s'agissant de reprendre des salariés, les conditions possibles de reprise peuvent être définies;

28. relève l'insuffisance des formulations de certains aspects réglementaires de la procédure d'agrément. Des améliorations restent à apporter concernant notamment la fixation du

calendrier des étapes de la procédure, une réglementation spéciale qui permettrait de lever les effets suspensifs impraticables d'éventuelles plaintes et la compétence en matière d'exécution de la procédure d'agrément, ainsi que les critères d'attribution;

29. souscrit au point de vue de la Commission européenne sur le rôle décisif des aéroports dans la coordination des activités des prestataires de services d'assistance en escale. Le Comité fait cependant observer que pour assumer cette fonction, les aéroports doivent pouvoir s'appuyer sur le cadre juridique requis à l'échelon national. L'accomplissement de ces tâches leur occasionne en outre des coûts supplémentaires qu'ils peuvent difficilement couvrir sur le marché;

30. souligne que la poursuite de l'ouverture du marché ne peut en aucun cas avoir des incidences néfastes sur la sûreté aérienne. Pour garantir le niveau de sécurité élevé des aéroports de l'Union, il convient que le personnel bénéficie d'une formation suffisante;

31. estime important de déterminer la durée de la formation de façon à assurer un niveau de qualité satisfaisant en matière de services d'assistance en escale. Sachant que ces services doivent faire l'objet d'un agrément reconnu dans tous les États membres, le Comité recommande de définir le champ de la formation dans l'optique de produire des normes de qualification comparables. Il convient ce faisant de veiller au rapport coût-efficacité et à encourager l'emploi;

32. note que la sous-traitance est exclusivement réservée aux fournisseurs tiers, les exploitants et les usagers des aéroports ne jouissant pas de cette possibilité. Le Comité y voit une discrimination de nature à provoquer des distorsions de la concurrence et contraire à l'objectif de renforcement de la compétitivité prévu par le projet de règlement. Sous réserve du respect de règles bien précises, tous les prestataires de services d'assistance en escale devraient être autorisés à attribuer des contrats de sous-traitance;

#### **Créneaux horaires (document COM(2011) 827 final)**

33. est d'avis que la révision du règlement contribue notablement à assurer une utilisation encore plus efficace des capacités d'infrastructure limitées. Face à la croissance prévue du transport aérien et à des infrastructures aéroportuaires dont le développement n'atteint pas les mêmes proportions, les compagnies aériennes ont de plus en plus de difficultés à satisfaire la demande de services de transport. Cette situation freine le développement économique du transport aérien et partant, représente un obstacle pour les régions;

34. estime que, dans les cas où l'autorité indépendante de surveillance a été chargée de déterminer le niveau des redevances prélevées pour l'utilisation des infrastructures centralisées, il convient que l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées ait le droit de les recouvrer auprès des utilisateurs au niveau initialement proposé, jusqu'au moment où l'autorité indépendante de surveillance prend sa décision définitive. Cela diminuerait l'incitation à introduire des recours tracassiers contre des décisions relatives aux niveaux des redevances;

35. se félicite, sur le principe, de l'introduction de mécanismes fondés sur le marché pour l'attribution des créneaux horaires, garantissant l'octroi de ceux-ci aux aéroports susceptibles d'en tirer le meilleur parti. Il y a lieu de veiller à ce que les régions restent connectées au réseau aérien;

36. fait observer que toutes les conséquences des échanges de créneaux horaires n'ont pas été suffisamment abordées. Ainsi, la Commission ne mentionne pas les incidences qui en résulteront pour les aéroports régionaux et partant, pour la connectivité régionale;

37. estime tout à fait concevable que les compagnies aériennes réservent en priorité aux vols long courrier les créneaux horaires dont elles disposent dans les hubs aéroportuaires encombrés. Cette manière de procéder nuit à la liaison des aéroports régionaux aux hubs aéroportuaires. Par conséquent, le Comité demande de prévoir des mesures propres à garantir la connexion des régions au réseau mondial de transport aérien;

38. se réjouit de l'ambition de renforcer l'indépendance des coordonnateurs de créneaux. Le projet de règlement permet aux compagnies aériennes de transférer à l'avenir leurs créneaux horaires, avec compensation monétaire notamment. Le transfert est subordonné à l'approbation du coordonnateur de créneaux, qui doit le confirmer. Le Comité estime d'autant plus important que ce coordonnateur puisse prendre sa décision objectivement et en toute indépendance;

39. juge peu pertinent de prévoir une attribution gratuite des créneaux horaires pour en permettre la vente par la suite. Les compagnies aériennes ne devraient recevoir l'autorisation d'échanger leurs créneaux horaires qu'une fois la preuve faite qu'elles ont bien exploité le créneau visé à un rythme régulier auparavant;

40. considère que la modification de la règle d'utilisation minimale des créneaux horaires est acceptable. Cette mesure incite davantage à mieux exploiter les créneaux obtenus. En

parallèle, il convient de garantir la prise en compte de circonstances exceptionnelles (telles que les grèves ou le nuage de cendres). Il est à prévoir qu'à l'avenir, un nombre plus important de créneaux horaires seront rendus au pool ou vendus à une autre compagnie aérienne, ce qui facilitera l'accès au marché d'autres compagnies aériennes dans les aéroports saturés;

41. se félicite que les aéroports aient la possibilité d'inclure le retour le plus précoce possible des créneaux inutilisés ou réservés en recourant au système de redevances aéroportuaires. Cette procédure évite que les créneaux horaires ne soient bloqués, en permettant leur utilisation par d'autres compagnies aériennes;

42. reconnaît qu'il est essentiel que soient en place des «règles locales» pour faire en sorte que le cadre réglementaire permette une flexibilité suffisante dans les régions où des circonstances spécifiques justifient une attention particulière, et dans leurs aéroports. Dans ces circonstances, une contribution régionale est nécessaire pour garantir une utilisation optimale et efficace des capacités de chacun des aéroports;

43. considère que la proposition visant à donner à la Commission européenne le droit de désigner des «aéroports faisant partie du réseau», suivant laquelle elle peut exiger des États membres de traiter l'un ou l'autre aéroport distinctement et séparément, excède les prérogatives qui sont les siennes conformément au principe de subsidiarité;

44. s'inquiète de la création par la Commission européenne du concept de «gestionnaire de réseau», et tout particulièrement de la proposition visant à conférer à cette entité des pouvoirs importants et étendus, en l'absence d'une définition claire de sa gouvernance.

## II. RECOMMANDATIONS D'AMENDEMENTS

### Amendement 1

*Restrictions d'exploitation liées au bruit (document COM(2011) 828 final)*

#### Article 2

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
(4) «aéronef présentant une faible marge de conformité», un aéronef civil qui respecte les valeurs limites de certification définies dans le volume 1, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale (convention de Chicago) avec une marge cumulée de moins de 10 EPNdB (décibels de bruit effectivement perçu), où la marge cumulée, exprimée en EPNdB, est obtenue en ajoutant les différentes marges (c'est-à-dire l'écart entre le niveau de bruit certifié et le niveau de bruit maximum autorisé) applicables à chacun des trois points de référence pour la mesure du bruit qui sont définis dans le volume 1, deuxième partie, chapitre 4, de l'annexe 16 de la convention de Chicago;	(4) «aéronef présentant une faible marge de conformité», un aéronef civil qui respecte les valeurs limites de certification définies dans le volume 1, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale (convention de Chicago) avec, <u>durant une période transitoire de 4 ans</u> , une marge cumulée de moins de <del>10</del> <u>8</u> EPNdB (décibels de bruit effectivement perçu) <u>puis de moins de 10 EPNdB</u> , où la marge cumulée, exprimée en EPNdB, est obtenue en ajoutant les différentes marges (c'est-à-dire l'écart entre le niveau de bruit certifié et le niveau de bruit maximum autorisé) applicables à chacun des trois points de référence pour la mesure du bruit qui sont définis dans le volume 1, deuxième partie, chapitre 4, de l'annexe 16 de la convention de Chicago;

### Exposé des motifs

1. Les avions-cargos satisfont généralement moins à la valeur limite de 10 EPNdB proposée dans le projet de règlement que les aéronefs affectés au transport des passagers. Par conséquent, une éventuelle interdiction des aéronefs présentant une faible marge de conformité toucherait davantage et de manière inéquitable les compagnies aériennes de transport de marchandises.
2. L'introduction d'une période transitoire adaptée à la situation offre aux compagnies la possibilité de planifier au mieux, d'un point de vue économique, une éventuelle modernisation requise de leur flotte et d'y procéder.

**Amendement 2***Restrictions d'exploitation liées au bruit (document COM(2011) 828 final)*

## Article 10

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p><b>Droit de regard</b></p> <p>1. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, et sans préjudice d'une procédure de recours pendante, la Commission peut examiner une décision instituant une restriction d'exploitation, préalablement à sa mise en œuvre. Lorsque la Commission est d'avis que la décision ne respecte pas les exigences du présent règlement, ou est contraire au droit européen, elle peut suspendre la décision.</p> <p>2. Les autorités compétentes transmettent à la Commission des informations attestant le respect du présent règlement.</p> <p>3. Conformément à la procédure consultative exposée à l'article 13, paragraphe 2, la Commission détermine si l'autorité compétente concernée peut poursuivre l'introduction de la restriction d'exploitation, en tenant compte en particulier des critères de l'annexe II. La Commission communique sa décision au Conseil et à l'État membre concerné.</p> <p>4. Si aucune décision n'a été adoptée par la Commission six mois après réception des informations visées au paragraphe 2, l'autorité compétente peut appliquer la décision instituant une restriction d'exploitation.</p>	<p><b>Droit de regard</b></p> <p><del>1. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, et sans préjudice d'une procédure de recours pendante, la Commission peut examiner une décision instituant une restriction d'exploitation, préalablement à sa mise en œuvre. Lorsque la Commission est d'avis que la décision ne respecte pas les exigences du présent règlement, ou est contraire au droit européen, elle peut suspendre la décision.</del></p> <p><del>2. Les autorités compétentes transmettent à la Commission des informations attestant le respect du présent règlement.</del></p> <p><del>3. Conformément à la procédure consultative exposée à l'article 13, paragraphe 2, la Commission détermine si l'autorité compétente concernée peut poursuivre l'introduction de la restriction d'exploitation, en tenant compte en particulier des critères de l'annexe II. La Commission communique sa décision au Conseil et à l'État membre concerné.</del></p> <p><del>4. Si aucune décision n'a été adoptée par la Commission six mois après réception des informations visées au paragraphe 2, l'autorité compétente peut appliquer la décision instituant une restriction d'exploitation.</del></p>

**Exposé des motifs**

1. Seuls les États membres devraient décider de restrictions d'exploitation, comme c'est d'ailleurs le cas jusqu'à présent. Le Conseil s'est déjà exprimé en ce sens et a supprimé l'article en question dans la proposition de la Commission. De plus, la suppression proposée ici est cohérente avec la teneur du paragraphe 23 de l'avis.
2. Dans sa formulation actuelle, l'article 10 pourrait remettre en cause les accords de médiation régionaux. Ces accords entre les aéroports, la région concernée et les citoyens sont souvent conclus après des années d'après négociations. Le Bundesrat allemand, le Bundesrat autrichien, le Sénat français et la Chambre haute néerlandaise ont conclu que le droit de regard de la Commission visé à l'article 10 va à l'encontre du principe de subsidiarité de l'Union européenne.

**Amendement 3***Restrictions d'exploitation liées au bruit (document COM(2011) 828 final)*

## Article 11

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>La Commission se voit conférer le pouvoir d'adopter des actes délégués, conformément à l'article 12, en ce qui concerne:</p> <p>(a) la modification de la définition des aéronefs visée à l'article 2, point 3, et celle des aéronefs présentant une faible marge de conformité visée à l'article 2, paragraphe 4;</p>	<p><del>La Commission se voit conférer le pouvoir d'adopter des actes délégués, conformément à l'article 12, en ce qui concerne:</del></p> <p><del>a) la modification de la définition des aéronefs visée à l'article 2, point 3, et celle des aéronefs présentant une faible marge de conformité visée à l'article 2, paragraphe 4;</del></p>

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
(b) la modification et la mise à jour des normes de certification relatives au bruit prévues aux articles 4 et 8, et de la procédure de certification prévue à l'article 6, paragraphe 1;	<del>b) la modification et la mise à jour des normes de certification relatives au bruit prévues aux articles 4 et 8, et de la procédure de certification prévue à l'article 6, paragraphe 1;</del>
(c) la modification de la méthode et du rapport technique visés à l'annexe I.	<del>e) la modification de la méthode et du rapport technique visés à l'annexe I.</del>

### Exposé des motifs

La définition des «aéronefs» et celle des «aéronefs présentant une faible marge de conformité», la mise à jour des normes de certification relatives au bruit et de la procédure de certification, la modification de la méthode et du rapport technique sont autant d'éléments essentiels de la proposition de règlement. En ce sens, ces points ne conviennent pas pour conférer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

### Amendement 4

*Restrictions d'exploitation liées au bruit (document COM(2011) 828 final)*

#### Article 12

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par le présent article.	<del>1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués qui est conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par le présent article.</del>
2. La délégation de pouvoirs prévue à l'article 11 est accordée pour une durée indéterminée à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.	<del>2. La délégation de pouvoir visée à l'article 11 est accordée pour une durée indéterminée à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.</del>
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 11 peut être révoquée par le Parlement européen ou par le Conseil. La révocation met un terme à la délégation de pouvoir spécifiée dans cette décision. Elle prend effet le lendemain de la publication de ladite décision au <i>Journal officiel de l'Union européenne</i> ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.	<del>3. La délégation de pouvoir visée à l'article 11 peut être révoquée par le Parlement européen ou par le Conseil. La révocation met un terme à la délégation de pouvoir spécifiée dans cette décision. Elle prend effet le lendemain de la publication de ladite décision au <i>Journal officiel de l'Union européenne</i> ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.</del>
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.	<del>4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.</del>
5. Tout acte délégué adopté conformément à l'article 11 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification dudit acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration dudit délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission qu'ils ne comptaient pas exprimer d'objection. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.	<del>5. Tout acte délégué adopté conformément à l'article 11 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification dudit acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration dudit délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission qu'ils ne comptaient pas exprimer d'objection. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.</del>

### Exposé des motifs

L'amendement n° 4 est directement lié à l'amendement n° 3. La suppression proposée de l'article 11 suppose de biffer également l'article 12.

**Amendement 5***Services d'assistance en escale (document COM(2011) 824 final)*

## Article 13

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p><i>Article 13</i></p> <p><b>Aéroports insulaires</b></p> <p>Pour la sélection des prestataires de services d'assistance en escale sur un aéroport prévue aux articles 7 à 10, un État membre peut étendre une obligation de service public à d'autres aéroports de cet État membre pour autant:</p> <p>(a) que ces aéroports soient situés sur des îles de la même région géographique, et</p> <p>(b) que ces aéroports aient chacun un niveau de trafic d'au moins 100 000 mouvements de passagers par an</p> <p>(c) et que cette extension ait reçu l'approbation de la Commission.</p> <p>La décision approuvant l'extension constitue un acte d'exécution qui est adopté conformément à la procédure consultative visée à l'article 43, paragraphe 2. Cette disposition est sans préjudice des règles de l'Union relatives aux aides d'État.</p>	<p><i>Article 13</i></p> <p><b>Aéroports insulaires</b></p> <p>Pour la sélection des prestataires de services d'assistance en escale sur un aéroport prévue aux articles 7 à 10, un État membre peut étendre une obligation de service public à d'autres aéroports de cet État membre pour autant:</p> <p>(a) que ces aéroports soient situés sur des îles de la même région géographique, et</p> <p>(b) que ces aéroports aient chacun un niveau de trafic d'au moins 100 000 mouvements de passagers par an</p> <p>(c) et que cette extension ait reçu l'approbation de la Commission.</p> <p><u>S'agissant des aéroports insulaires, leurs gestionnaires sont habilités, en l'absence d'intérêt économique de la part des entreprises ou compagnies aériennes pour la fourniture des services visés à l'article 6, paragraphe 2, à assumer eux-mêmes l'obligation d'assurer les prestations essentielles pour le bon fonctionnement de l'infrastructure.</u></p> <p>La décision approuvant l'extension constitue un acte d'exécution qui est adopté conformément à la procédure consultative visée à l'article 43, paragraphe 2. Cette disposition est sans préjudice des règles de l'Union relatives aux aides d'État.</p>

**Exposé des motifs**

Dans l'article 13 de la proposition de règlement, qui se rapporte à la possibilité d'étendre les obligations de service public aux aéroports insulaires, il importe d'ajouter que dans le cas desdits aéroports, les gestionnaires aéroportuaires sont tenus de fournir les services visés à l'article 6, paragraphe 2, de la proposition, c'est-à-dire les assistance «bagages», «opérations en piste», «carburant et huile» et «fret et poste», et que dans le cas où l'exploitation de ces prestations n'est pas rentable, économiquement parlant, et qu'en conséquence, aucune entreprise n'est intéressée à les fournir, pas plus que les compagnies aériennes elles-mêmes, via l'autoassistance, il incombe audit gestionnaire aéroportuaire lui-même d'assumer l'obligation d'assurer ces services, compte nature du rôle capital que jouent ces infrastructures, non seulement pour assurer l'accessibilité de l'île par rapport au monde extérieur et sa desserte, quand elle est dépourvue de possibilités substitutives équivalentes mais aussi parce qu'elles sont nécessaires pour assurer des services publics de base, comme les interventions sanitaires d'urgence, l'extinction des incendies, la surveillance et le sauvetage en mer et d'autres activités qui s'effectuent au départ de ces aéroports au moyen d'avions (ou hélicoptères) et qu'il ne serait pas possible de réaliser autrement (par exemple sans fourniture de carburant).

**Amendement 6***Services d'assistance en escale (document COM(2011) 824 final)*

## Article 28, paragraphe 6

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Si le comité des usagers conteste une redevance fixée par l'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées, il peut demander à l'autorité de supervision indépendante de l'État membre concerné d'en déterminer le montant.</p>	<p>Si le comité des usagers conteste une redevance <u>pour l'usage des infrastructures centralisées</u> fixée par l'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées, il peut demander à l'autorité de supervision indépendante de l'État membre concerné <u>d'examiner la justification de la décision relative à son montant.</u></p>

**Exposé des motifs**

Cette proposition met en place une procédure d'appel détaillée en cas de désaccord sur des montants, qui peut engendrer des frais importants, tant financiers que de gestion. Pour certains aéroports dont les revenus liés à l'assistance en escale représentent moins de 1 % du total, il s'agit d'une approche disproportionnée.

**Amendement 7**

*Services d'assistance en escale (document COM(2011) 824 final)*

Article 28 – nouveau paragraphe 8

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
	<p><u>Art. 28 – Redevances d'utilisation des infrastructures et installations centralisées (nouveau paragraphe 8)</u></p> <p><u>Dans les cas où il a été demandé à une autorité indépendante de surveillance de déterminer le montant de la redevance de l'assistance en escale conformément au paragraphe 6 du présent article, l'entité gestionnaire des infrastructures reste en droit de recouvrer les frais liés à l'utilisation des infrastructures en question à la hauteur initialement proposée, et ce jusqu'à ce que l'autorité indépendante de surveillance ait pris sa décision finale. Si l'autorité indépendante de surveillance détermine que le montant des coûts remis en cause est excessif, l'entité gestionnaire des infrastructures rembourse tout recouvrement excessif aux utilisateurs de ces infrastructures.</u></p>

**Exposé des motifs**

Pour éviter des situations où des recours tracassiers sont introduits uniquement dans le but de reporter l'application d'une redevance en attendant la résolution d'un désaccord entre les utilisateurs, il serait important que les autorités aéroportuaires puissent recouvrer la redevance au niveau initialement proposé, depuis le moment où celle-ci a été fixée. Il s'agit là d'une question importante pour les aéroports régionaux, qui tirent souvent un revenu limité des services non-aéronautiques, notamment s'ils sont dominés par des transporteurs imposant la règle du bagage unique. Il s'agirait, du point de vue des recettes, d'une méthode neutre de promotion de la coopération du secteur, similaire au système de tarification pour les aéroports, système utilisé pour exercer une influence sur la restitution des créneaux horaires non nécessaires ou non réservés.

**Amendement 8**

*Services d'assistance en escale (document COM(2011) 824 final)*

Article 32, paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance respectent ces normes de qualité minimale, y compris dans leurs relations contractuelles.</p>	<p>Les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance respectent ces normes de qualité minimale, y compris dans leurs relations contractuelles. <u>L'exploitant de l'aéroport est habilité à faire appliquer les normes de qualité minimales. Les mesures adoptées sont transparentes, proportionnées et non discriminatoires.</u></p>

**Exposé des motifs**

Étant donné l'importance de l'assistance en escale pour le bon fonctionnement des aéroports, des mesures d'application appropriées et proportionnées sont nécessaires pour assurer le respect de normes minimales.

## Amendement 9

Services d'assistance en escale (document COM(2011) 824 final)

## Article 35

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
1. Sans préjudice des paragraphes 2, 3 et 4, les prestataires de services d'assistance en escale peuvent recourir à la sous-traitance.	1. Sans préjudice <del>des paragraphes 2, du paragraphe 3 et 4,</del> les prestataires de services d'assistance en escale <u>et les usagers pratiquant l'auto-assistance</u> peuvent recourir à la sous-traitance.
2. Les usagers qui pratiquent l'auto-assistance peuvent sous-traiter des services d'assistance en escale uniquement lorsqu'ils se trouvent temporairement dans l'incapacité d'assurer cette auto-assistance pour des raisons de force majeure.	<del>2. Les usagers qui pratiquent l'auto-assistance peuvent sous-traiter des services d'assistance en escale uniquement lorsqu'ils se trouvent temporairement dans l'incapacité d'assurer cette auto-assistance pour des raisons de force majeure.</del>
3. Les sous-traitants ne sont pas autorisés à sous-traiter de services d'assistance en escale.	<del>3.2.</del> Les sous-traitants ne sont pas autorisés à sous-traiter de services d'assistance en escale.
4. Les prestataires de services d'assistance en escale visés à l'article 11, paragraphe 1, ne sont pas autorisés à sous-traiter de services d'assistance en escale, sauf s'ils se trouvent temporairement dans l'incapacité de fournir ces services d'assistance en escale pour des raisons de force majeure.	<del>4. Les prestataires de services d'assistance en escale visés à l'article 11, paragraphe 1, ne sont pas autorisés à sous-traiter de services d'assistance en escale, sauf s'ils se trouvent temporairement dans l'incapacité de fournir ces services d'assistance en escale pour des raisons de force majeure.</del>
5. Tout prestataire de services d'assistance en escale et tout usager pratiquant l'auto-assistance, s'il fait appel à un ou plusieurs sous-traitants, veille à ce que les sous-traitants respectent les obligations incombant aux prestataires de services d'assistance en escale en vertu du présent règlement.	<del>5.3.</del> Tout prestataire de services d'assistance en escale et tout usager pratiquant l'auto-assistance, s'il fait appel à un ou plusieurs sous-traitants, veille à ce que les sous-traitants respectent les obligations incombant aux prestataires de services d'assistance en escale en vertu du présent règlement.
6. Tout prestataire de services d'assistance en escale ou tout usager pratiquant l'auto-assistance, s'il fait appel à un ou plusieurs sous-traitants, communique à l'entité gestionnaire de l'aéroport le nom et les activités des sous-traitants en question.	4. <u>L'attribution d'un contrat de sous-traitance n'est possible qu'en faveur de sous-traitants ayant fait la preuve de leur qualification et de leur fiabilité.</u>  5. <u>L'autorité adjudicatrice peut limiter le nombre des sous-traitants en raison de contraintes en matière d'espace ou de capacité disponible.</u>
7. Lorsqu'un prestataire de services d'assistance en escale sollicite l'autorisation de fournir des services d'assistance en escale dans le cadre de la procédure de sélection prévue à l'article 7, il indique le nombre de sous-traitants auxquels il a l'intention de faire appel, ainsi que les activités et le nom de ces sous-traitants.	6. Tout prestataire de services d'assistance en escale ou tout usager pratiquant l'auto-assistance, s'il fait appel à un ou plusieurs sous-traitants, communique à l'entité gestionnaire de l'aéroport le nom et les activités des sous-traitants en question.
7. Lorsqu'un prestataire de services d'assistance en escale sollicite l'autorisation de fournir des services d'assistance en escale dans le cadre de la procédure de sélection prévue à l'article 7, il indique le nombre de sous-traitants auxquels il a l'intention de faire appel, ainsi que les activités et le nom de ces sous-traitants.	7. Lorsqu'un prestataire de services d'assistance en escale sollicite l'autorisation de fournir des services d'assistance en escale dans le cadre de la procédure de sélection prévue à l'article 7, il indique le nombre de sous-traitants auxquels il a l'intention de faire appel, ainsi que les activités et le nom de ces sous-traitants.

## Exposé des motifs

1. L'interdiction de la sous-traitance imposée aux aéroports et aux usagers de l'aéroport entraîne une discrimination de ces derniers par rapport aux autres fournisseurs et une distorsion de la concurrence. Elle entre donc en contradiction avec l'objectif de renforcer la compétitivité visé par la proposition de règlement.
2. Autorités adjudicatrices et sous-traitants sont tenus de respecter les mêmes obligations en matière de qualité et de fiabilité des services. En outre, il conviendrait d'autoriser les aéroports à limiter le nombre des sous-traitants lorsque des contraintes en matière d'espace le nécessitent.

**Amendement 10***Attribution des créneaux horaires (document COM(2011) 827 final)*

Article 3, paragraphe 3, point ii)

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
sur demande de la Commission, en particulier lorsque les nouveaux arrivants sont confrontés à de graves problèmes pour s'assurer des possibilités d'atterrissage et de décollage à l'aéroport en question, ou lorsque le gestionnaire du réseau le juge nécessaire pour assurer la cohérence du plan opérationnel de l'aéroport avec le plan opérationnel du réseau, en conformité avec l'article 6, paragraphe 7, du règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission.	sur demande de la Commission, en particulier lorsque les nouveaux arrivants sont confrontés à de graves problèmes pour s'assurer des possibilités d'atterrissage et de décollage à l'aéroport en question, ou lorsque le gestionnaire du réseau le juge nécessaire pour assurer la cohérence du plan opérationnel <del>de l'aéroport du réseau</del> avec le plan opérationnel <del>du réseau de l'aéroport</del> , en conformité avec l'article 6, paragraphe 7, du règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission.

**Exposé des motifs**

Le gestionnaire de réseau devrait avoir un rôle de coordination à l'échelle du réseau, et non un rôle directif à l'échelon local. Chaque aéroport est responsable du plan opérationnel qui est le sien, et ce n'est pas la responsabilité du gestionnaire de réseau.

**Amendement 11***Attribution des créneaux horaires (document COM(2011) 827 final)*

Article 3, paragraphe 9

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
À la demande de la Commission, qui peut agir de sa propre initiative ou à l'initiative du gestionnaire du réseau, et après consultation des entités mentionnées au paragraphe 4, l'État membre veille à ce qu'un aéroport sans statut soit désigné comme faisant partie du réseau. La décision est communiquée à la Commission. Si la Commission considère que l'aéroport ne présente plus d'intérêt pour le réseau, l'État membre, après consultation des entités mentionnées au paragraphe 4, change la qualification de l'aéroport en aéroport sans statut.	<del>À la demande de la Commission, qui peut agir de sa propre initiative ou à l'initiative du gestionnaire du réseau, et après consultation des entités mentionnées au paragraphe 4, l'État membre veille à ce qu'un aéroport sans statut soit désigné comme faisant partie du réseau. La décision est communiquée à la Commission. Si la Commission considère que l'aéroport ne présente plus d'intérêt pour le réseau, l'État membre, après consultation des entités mentionnées au paragraphe 4, change la qualification de l'aéroport en aéroport sans statut.</del>

**Exposé des motifs**

La définition d'un «aéroport faisant partie du réseau», telle qu'elle figure dans les propositions actuelles de la Commission, est très large et habilite la Commission à prendre des décisions subjectives quant à la question de savoir si un aéroport a «une incidence sur le fonctionnement du réseau européen de la gestion du trafic aérien». En particulier, les aéroports régionaux ont plus de chances d'être face à une «augmentation subite et significative du trafic»: le concept d'«aéroport faisant partie du réseau» et les obligations y afférentes devraient donc être supprimés ou, à tout le moins, faire l'objet d'une définition plus limitée. Il n'y a pas de justification pour l'introduction de ce paragraphe, étant donné que le concept d'aéroports faisant partie du réseau n'est pas pertinent pour ce règlement.

**Amendement 12***Attribution des créneaux horaires (document COM(2011) 827 final)*

Article 3, paragraphe 10

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
Si une décision est prise au titre des paragraphes 6, 8 ou 9, elle est communiquée par l'État membre aux entités mentionnées au paragraphe 4 au plus tard le 1 <sup>er</sup> avril en ce qui concerne la période de planification horaire d'hiver et au plus tard le 1 <sup>er</sup> septembre en ce qui concerne la période de planification horaire d'été.	Si une décision est prise au titre des paragraphes 6 <del>ou</del> 8 <del>ou</del> 9, elle est communiquée par l'État membre aux entités mentionnées au paragraphe 4 au plus tard le 1 <sup>er</sup> avril en ce qui concerne la période de planification horaire d'hiver et au plus tard le 1 <sup>er</sup> septembre en ce qui concerne la période de planification horaire d'été.

**Exposé des motifs**

Se référer à l'amendement 11.

**Amendement 13**

*Attribution des créneaux horaires (document COM(2011) 827 final)*

Article 5, paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
L'État membre responsable d'un aéroport faisant partie du réseau, à facilitation d'horaires ou coordonné veille à la nomination à la fonction de facilitateur d'horaires ou de coordonnateur d'une personne physique ou morale qualifiée, après consultation des transporteurs aériens qui utilisent régulièrement l'aéroport, des organisations qui les représentent et de l'entité gestionnaire de l'aéroport ainsi que du comité de coordination, s'il existe. Le même facilitateur d'horaires ou coordonnateur peut être désigné pour plusieurs aéroports.	L'État membre responsable d'un aéroport <del>faisant partie du réseau,</del> à facilitation d'horaires ou coordonné veille à la nomination à la fonction de facilitateur d'horaires ou de coordonnateur d'une personne physique ou morale qualifiée, après consultation des transporteurs aériens qui utilisent régulièrement l'aéroport, des organisations qui les représentent et de l'entité gestionnaire de l'aéroport ainsi que du comité de coordination, s'il existe. Le même facilitateur d'horaires ou coordonnateur peut être désigné pour plusieurs aéroports.

**Exposé des motifs**

Ce sont les États membres et non la Commission européenne qui sont responsables de tous leurs aéroports, indépendamment de la question de savoir s'ils sont à facilitation d'horaires ou coordonnés.

**Amendement 14**

*Attribution des créneaux horaires (document COM(2011) 827 final)*

Article 6

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p><i>Article 6</i></p> <p><b>Transparence des activités de coordination et de facilitation d'horaires</b></p> <p>1. À la fin de chaque période de planification horaire, le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires soumet aux États membres concernés et à la Commission un rapport d'activité présentant la situation générale de l'attribution des créneaux et/ou de la facilitation d'horaires. Le rapport examine, en particulier, l'application de l'article 9, paragraphe 5, et des articles 13 et 18, ainsi que toute réclamation concernant l'application des articles 9 et 10 soumise au comité de coordination et les mesures prises pour y donner suite. Le rapport contient aussi les résultats de l'enquête faite auprès des parties intéressées et portant sur la qualité des services offerts par le coordonnateur.</p> <p>2. La Commission peut adopter un modèle pour le rapport d'activité visé au paragraphe 1. Cet acte d'exécution est adopté conformément à la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.</p> <p>3. Le coordonnateur tient à jour une base de données électronique, d'accès gratuit, contenant les informations suivantes:</p>	<p><i>Article 6</i></p> <p><b>Transparence des activités de coordination et de facilitation d'horaires</b></p> <p>1. À la fin de chaque période de planification horaire, le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires soumet aux États membres concernés et à la Commission un rapport d'activité présentant la situation générale de l'attribution des créneaux et/ou de la facilitation d'horaires. Le rapport examine, en particulier, l'application de l'article 9, paragraphe 5, et des articles 13 et 18, ainsi que toute réclamation concernant l'application des articles 9 et 10 soumise au comité de coordination et les mesures prises pour y donner suite. Le rapport contient aussi les résultats de l'enquête faite auprès des parties intéressées et portant sur la qualité des services offerts par le coordonnateur</p> <p>2. La Commission peut adopter un modèle pour le rapport d'activité visé au paragraphe 1. Cet acte d'exécution est adopté conformément à la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.</p> <p>3. Le coordonnateur tient à jour une base de données électronique, d'accès gratuit <u>pour toutes les parties concernées</u>, contenant les informations suivantes:</p>

**Exposé des motifs**

En ce qui concerne l'accessibilité et la transparence de l'information, l'article 6 de la proposition de règlement prévoit que le coordonnateur tient à jour une base de données électroniques et que l'accès à l'information est gratuit. Il conviendrait d'ajouter expressément que cette information doit être à la disposition de tous et pas seulement des aéroports et des compagnies aériennes. Le règlement antérieur

(CEE) 95/93 disposait que cette information était limitée «aux parties intéressées, notamment aux membres ou aux observateurs du comité de coordination» à l'exclusion des autres parties intéressées telles que les collectivités territoriales. Bien que cette lacune ait été corrigée dans la proposition (voir le dernier paragraphe biffé à la p. 33 du document COM(2011) 827 final), il y a lieu d'insister sur la nécessité d'indiquer expressément que l'information de la base de données doit être accessible à toute tierce partie intéressée (administration locale, centre d'études et de recherches universitaire, voire cabinets de consultants, lesquels travaillent en définitive au perfectionnement des politiques publiques et des initiatives des entreprises). Cette ouverture ne porte en aucune manière préjudice aux règles de la libre concurrence et n'affecte ni le devoir de confidentialité, ni le devoir de réserve qui sont de règle dans les stratégies des entreprises, les compagnies aériennes disposant déjà de toute cette information. Par ailleurs, les technologies de l'information et des communications permettent de stocker ces informations et de les mettre à la disposition de tous les intéressés de manière immédiate, moyennant un coût nul ou négligeable. Cette information doit dès lors être mise à la disposition du public en tant qu'elle représente un outil précieux, qui permet non seulement d'améliorer la transparence dans la manière dont s'effectue la répartition des créneaux horaires, mais est également bénéfique à la programmation et à la planification de l'industrie concernée (établissements hôteliers, loisirs, restauration) et facilite l'exercice coordonné des compétences administratives, par exemple la programmation des campagnes de promotion touristique par les autorités régionales, les stratégies de négociation avec les tour-opérateurs grossistes, etc.

### Amendement 15

*Attribution des créneaux horaires (document COM(2011) 827 final)*

Article 7, paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
Les transporteurs aériens exploitant, ou envisageant d'exploiter, des services dans un aéroport faisant partie du réseau, un aéroport à facilitation d'horaires ou un aéroport coordonné fournissent au facilitateur d'horaires ou au coordonnateur toutes les informations pertinentes qu'ils demandent. Lorsqu'un changement relatif à ces informations intervient, les transporteurs aériens en informent le facilitateur d'horaires et le coordonnateur dans les plus brefs délais. Toutes les informations pertinentes sont présentées sous la forme et dans le délai spécifiés par le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur. En particulier, le transporteur aérien indique au coordonnateur, au moment de la demande d'attribution, s'il bénéficierait du statut de nouvel arrivant, tel que défini à l'article 2, point 2), en ce qui concerne les créneaux horaires demandés.	Les transporteurs aériens exploitant, ou envisageant d'exploiter, des services dans un aéroport <del>faisant partie du réseau, un aéroport</del> à facilitation d'horaires ou un aéroport coordonné fournissent au facilitateur d'horaires ou au coordonnateur toutes les informations pertinentes qu'ils demandent. Lorsqu'un changement relatif à ces informations intervient, les transporteurs aériens en informent le facilitateur d'horaires et le coordonnateur dans les plus brefs délais. Toutes les informations pertinentes sont présentées sous la forme et dans le délai spécifiés par le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur. En particulier, le transporteur aérien indique au coordonnateur, au moment de la demande d'attribution, s'il bénéficierait du statut de nouvel arrivant, tel que défini à l'article 2, point 2), en ce qui concerne les créneaux horaires demandés.

### Exposé des motifs

Se référer à l'amendement 11.

### Amendement 16

*Attribution des créneaux horaires (document COM(2011) 827 final)*

Article 8, paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
L'État membre responsable veille à ce qu'un comité de coordination soit créé dans un aéroport coordonné. Un même comité de coordination peut être désigné pour plusieurs aéroports. La participation à ce comité est ouverte au moins aux transporteurs aériens qui utilisent régulièrement le (ou les) aéroport(s) et aux organisations qui les représentent, à l'entité gestionnaire de l'aéroport concerné, aux autorités responsables du contrôle du trafic aérien concernées, aux représentants de l'aviation générale qui utilisent régulièrement l'aéroport, au gestionnaire du réseau, à l'organe d'évaluation des performances et à l'autorité nationale de surveillance de l'État membre concerné.	L'État membre responsable veille à ce qu'un comité de coordination soit créé dans un aéroport coordonné. Un même comité de coordination peut être désigné pour plusieurs aéroports. La participation à ce comité est ouverte au moins aux transporteurs aériens qui utilisent régulièrement le (ou les) aéroport(s) et aux organisations qui les représentent, à l'entité gestionnaire de l'aéroport concerné, aux autorités responsables du contrôle du trafic aérien concernées, aux représentants de l'aviation générale qui utilisent régulièrement l'aéroport, au gestionnaire du réseau, à l'organe d'évaluation des performances, à l'autorité nationale de surveillance de l'État membre concerné. <u>Dans des cas fondés, des représentants des communes ou régions sur le territoire desquels se situe l'aéroport peuvent être nommés au comité de coordination.</u>

**Exposé des motifs**

Demander que des représentants des collectivités territoriales (communes et régions) soient intégrés dans le comité de coordination ne contribue en rien à l'objectif visé. Les États membres sont déjà tenus de déléguer dans cette instance des représentants des autorités nationales de surveillance. La participation suggérée ne devrait être de mise que quand des circonstances particulières l'exigent.

**Amendement 17**

*Attribution des créneaux horaires (document COM(2011) 827 final)*

## Article 9, paragraphe 8

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
Le coordonnateur tient également compte des règles et lignes directrices complémentaires établies par le secteur des transports aériens à l'échelle de l'Union ou à l'échelle mondiale <del>ou</del> communautaire, ainsi que des lignes directrices locales proposées par le comité de coordination et approuvées par l'État membre ou tout autre organisme compétent responsable de l'aéroport concerné, pour autant que ces règles et lignes directrices ne portent pas atteinte à l'indépendance du coordonnateur, respectent le droit communautaire de l'Union, et visent à améliorer l'utilisation efficace de la capacité des aéroports et aient été notifiés préalablement à la Commission et approuvées par celle-ci.	Le coordonnateur tient également compte des <del>règles et</del> lignes directrices complémentaires établies par le secteur des transports aériens à l'échelle de l'Union ou à l'échelle mondiale <del>ou communautaire</del> , ainsi que des lignes directrices locales proposées par le comité de coordination et approuvées par l'État membre ou tout autre organisme compétent responsable de l'aéroport concerné, pour autant que ces <del>règles et</del> lignes directrices ne portent pas atteinte à l'indépendance du coordonnateur, respectent le droit <del>communautaire</del> de l'Union, et visent à améliorer l'utilisation efficace de la capacité des aéroports <del>et aient été notifiés préalablement à la Commission et approuvées par celle-ci.</del> <u>Les règles locales concernent l'attribution et le suivi des créneaux horaires. Elles peuvent être appliquées lorsque des améliorations peuvent être apportées au niveau de la performance ou du volume de trafic par une réglementation locale. Elles doivent être transparentes et non-discriminatoires.</u>

**Exposé des motifs**

Les règles locales existent et sont essentielles pour prendre en compte des circonstances spécifiques/locales dans un aéroport local donné (par exemple l'environnement, l'accessibilité, la diversité géographique ou des conditions météorologiques particulières). De la même manière qu'il y a lieu de prendre en compte les situations et les spécificités locales lorsqu'on envisage d'opérer des restrictions pour réduire le bruit, il faut tenir compte des circonstances particulières dans l'attribution des créneaux horaires, pour faire en sorte que le cadre réglementaire soit suffisamment flexible pour permettre véritablement une utilisation optimale et efficace des capacités de chacun des aéroports.

**Amendement 18**

*Attribution des créneaux horaires (document COM(2011) 827 final)*

## Article 12, paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
1. Lorsque des obligations de service public ont été imposées sur une liaison conformément à l'article 16 du règlement (CE) n° 1008/2008, un État membre peut, dans un aéroport coordonné, réserver les créneaux horaires nécessaires pour les opérations envisagées sur la liaison en question. Si les créneaux horaires réservés pour la liaison concernée ne sont pas utilisés, ils sont mis à la disposition de tout autre transporteur aérien souhaitant exploiter la liaison conformément aux obligations de service public, sous réserve des dispositions du paragraphe 2. Si aucun autre transporteur ne souhaite exploiter cette liaison et si l'État concerné ne lance pas d'appel d'offres conformément à l'article 16, paragraphe 10, l'article 17, paragraphes 3 à 7, et à l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008, les créneaux horaires sont soit réservés pour une autre liaison soumise à des obligations de service public, soit remis dans le pool.	1. Lorsque des obligations de service public ont été imposées sur une liaison conformément à l'article 16 du règlement (CE) n° 1008/2008, un État membre peut, dans un aéroport coordonné, réserver les créneaux horaires nécessaires pour les opérations envisagées sur la liaison en question. <u>Les États membres doivent prêter une attention particulière aux lignes aériennes qui relient des îles avec leur territoire.</u> Si les créneaux horaires réservés pour la liaison concernée ne sont pas utilisés, ils sont mis à la disposition de tout autre transporteur aérien souhaitant exploiter la liaison conformément aux obligations de service public, sous réserve des dispositions du paragraphe 2. Si aucun autre transporteur ne souhaite exploiter cette liaison et si l'État concerné ne lance pas d'appel d'offres conformément à l'article 16, paragraphe 10, l'article 17, paragraphes 3 à 7, et à l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008, les créneaux horaires sont soit réservés pour une autre liaison soumise à des obligations de service public, soit remis dans le pool.

**Exposé des motifs**

Il n'est pas nécessaire de durcir la disposition concernant la mise en réserve de créneaux. Le projet de règlement actuel octroie déjà aux États membres des droits suffisants en la matière. En l'absence d'obligations de service public, il conviendrait de ne prévoir, même dans le cas des aéroports insulaires, aucune possibilité de réservation de ce genre, afin de ne pas restreindre inutilement la concurrence.

Bruxelles, le 19 juillet 2012.

*La présidente*  
*du Comité des régions*  
Mercedes BRESSO

---