4.5. Il est également prévu d'exempter les fabricants de petits volumes (cf. paragraphe 3.3). Il est compréhensible que la Commission se préoccupe des retombées sur les PME et cela mérite d'être approuvé. Mais il faut éviter que cette exemption ne soit utilisée pour diminuer l'impact des dispositions prévues par la proposition à l'examen.

4.6. Le Comité appuie cette solution, qui s'inscrit dans le cadre d'une approche très large de soutien aux petites et moyennes entreprises, et suggère que les autorités publiques préposées au contrôle des certificats de réception puissent mettre à la disposition des entreprises dont la production annuelle ne dépasse pas 2 000 unités les équipements techniques d'homologation (banc dynamométrique) moyennant un coût réduit.

5. Conclusions

5.1. Le Comité évalue positivement l'application des dispositions prévues par la proposition à l'examen à la classe I mais demande à la Commission, pour les raisons mentionnées ci-dessus, de fournir de plus amples informations en ce qui concerne leur application aux véhicules des classes II et III, dont il semble plus réaliste de demander l'exclusion. Il serait dès lors souhaitable de retarder la date d'application, y compris pour les nouvelles réceptions, en reportant l'échéance du 1er juillet 2003 au 1er octobre 2005. Cela permettrait l'entrée en vigueur simultanée de cette directive et des normes d'émission plus restrictives connues sous l'appellation d'EURO 4.

Bruxelles, le 20 mars 2002.

Le Président

du Comité économique et social

Göke FRERICHS

Avis du Comité économique et social sur la «Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CEE) nº 95/93 du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté»

(COM(2001) 335 final — 2001/0140 COD)

(2002/C 125/03)

Le 12 juillet 2001, conformément à l'article 80, paragraphe 2 du traité instituant la Communauté européenne, le Conseil a décidé de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», chargée d'élaborer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 26 février 2002 (rapporteur: M. Tosh).

Lors de sa 389e session plénière des 20 et 21 mars 2002 (séance du 20 mars), le Comité économique et social a adopté le présent avis à l'unanimité.

1. Introduction

1.1. La proposition tente de recentrer le texte sur la gestion des créneaux et, conjointement, de se pencher sur les questions du contrôle aérien, de la capacité et des opérations aéroportuaires, compte tenu des objectifs environnementaux actuels, mais aussi d'introduire des procédures équitables et transparentes visant à protéger et à encourager les entreprises et les utilisateurs et à permettre un arbitrage en cas de saturation.

1.2. Elle clarifie des notions telles que les droits de créneaux, le statut des aéroports, la gestion des nouveaux arrivants, la coordination, la conciliation et enfin les problèmes d'application.

1.3. L'objectif poursuivi est de trouver et de protéger un bon équilibre entre les intérêts des transporteurs aériens et l'établissement d'un réseau compétitif au sein de l'UE et avec des pays tiers.

2. **Contexte**

2.1. La proposition à l'examen modifie le règlement (CEE) nº 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993.

2.2. Le Comité prend note du contexte dans lequel s'inscrit cette proposition. Le programme de 2002 prévoit la mise en œuvre des propositions suivantes:

— proposition sur des règles communes relatives à la mesure des émissions sonores autour des aéroports;

— proposition relative à des normes en matière d'émissions sonores et atmosphériques des transports aériens;

— proposition relative à des exigences et procédures communes dans le domaine de la sécurité de l'aviation;

— proposition visant à fixer des exigences spécifiques communes pour la sécurité aérienne;

— proposition relative à la fixation des tarifs aériens.

2.3. Le Comité note également qu'il est prévu de réaliser une étude sur le futur procédé et les options possibles d'un système de gestion du commerce des créneaux horaires axé sur le marché. Cependant, la Commission n'a pas encore commandé cette étude.

2.4. En outre, le Livre blanc sur les transports indique que:

— l'Union européenne souffre d'une fragmentation excessive de ses systèmes de gestion du trafic;

— le transport est mondialisé mais que les règles mondiales, qui visent à faciliter les échanges et le commerce, tiennent insuffisamment compte des impératifs de protection de l'environnement et de sécurité des approvisionnements.

3. **Contenu**

La proposition révise en profondeur les principaux aspects et caractéristiques suivants:

— définition des nouveaux arrivants et processus d'attribution;

— transferts de créneaux;

— désignation et utilisation des aéroports dont la capacité ne permet pas de satisfaire la demande;

— terminologie internationale;

— principes de transparence, de neutralité et de non-discrimination lors de l'attribution des créneaux;

— rôles du facilitateur d'horaires et du coordinateur, ainsi que du comité de coordination;

— définition des créneaux dans les aéroports;

— reconnaissance de l'attribution et de l'acquisition de créneaux;

— priorités des aéroports sur le plan opérationnel;

— utilisation efficace de la capacité des aéroports;

— objectifs en matière d'environnement;

— dispositions concernant les services aériens interrégionaux;

— comparabilité des pays tiers;

— application et révision.

4. **Observations du CES**

Le Comité approuve la proposition, d'autant plus qu'actuellement, les mauvaises performances et le manque de ponctualité des transports aériens portent gravement préjudice aux entreprises et aux particuliers.

La proposition aura d'importantes répercussions sur l'activité principale des aéroports, à savoir l'atterrissage et le décollage de tous les types d'avions. Elle vise à décrire et concevoir des procédures et une organisation allant dans le sens d'une plus grande efficacité. Le Comité souhaite faire des remarques sur les aspects spécifiques suivants.

4.1. *Nouveaux arrivants*

4.1.1. Du fait de l'extension des dispositions aux demandes des nouveaux arrivants, ceux-ci ont la possibilité d'évaluer en permanence l'intérêt de chercher à utiliser les liaisons existantes et les nouvelles liaisons interrégionales. La proportion de créneaux dans le pool (50 %) semble adéquate, étant donné que ces derniers concerneront probablement les heures creuses. Il conviendrait de reformuler l'article 10, paragraphe 5, de telle sorte que la priorité soit accordée aux nouveaux arrivants jusqu'à un pourcentage de 50 % des créneaux du pool.

4.1.2. La règle énoncée à l'article 10, selon laquelle un nouvel arrivant perd son statut s'il refuse les créneaux offerts semble déraisonnable, étant donné le risque commercial lié au démarrage d'une nouvelle activité comportant la mise en place d'une nouvelle liaison.

4.2. *Transferts de créneaux*

4.2.1. La proposition n'est pas motivante pour les nouveaux arrivants, alors qu'il serait équitable de leur proposer une option sur l'accès à de meilleurs créneaux devenant disponibles.

4.2.2. En cas de retrait unilatéral d'un service régional par un transporteur en place, telle la suppression de la ligne Heathrow-Belfast par BA immédiatement après le 11 septembre, le transfert de créneaux doit faciliter le redémarrage du service par un transporteur quelconque sans exclusive. L'article 9 devrait spécifier explicitement qu'il faut soutenir le respect des obligations de service public notamment pour les régions isolées et insulaires. Le CES s'inquiète du fait que des difficultés sérieuses vont survenir dans le contrôle de la mobilité des créneaux telle que prévue aux articles 8bis et 8ter.

4.2.3. L'interdiction des faux transferts unilatéraux de créneaux revenant à échanger des créneaux avantageux contre des créneaux pratiquement inexploitables, devrait contribuer à ouvrir la concurrence.

4.3. *Désignation des aéroports et terminologie*

Les principaux aéroports seront clairement coordonnés, les créneaux étant attribués par des coordinateurs. Les autres seront confrontés à une saturation partielle. Un aéroport «à facilitation d'horaires» devrait devenir «coordonné» lorsque l'attribution quotidienne moyenne de créneaux dépasse un niveau déterminé, soit 40 %, et lorsque l'«analyse» prévoit une nouvelle croissance.

4.4. *Principes de l'attribution des créneaux*

4.4.1. Le CES se réjouit que la Commission stipule que les créneaux horaires sont considérés comme des «droits d'utilisation des infrastructures» et non pas comme des «droits de propriété», ce qui invite à s'interroger sur la proposition d'examiner le commerce des créneaux horaires et sur le fait qu'elle se heurtera à l'opposition des grandes compagnies aériennes qui considèrent les «droits acquis» pris en compte dans la proposition comme étant de facto leur «propriété».

4.4.2. La disposition contenue à l'article 2, point (b), est préoccupante parce qu'elle enlève aux partenaires d'un groupe de transporteurs se partageant une liaison la possibilité de bénéficier du statut de nouvel arrivant, alors que cette situation de partage est dûment justifiée par différents facteurs, tels que la charge, les retombées sur l'environnement et les services.

4.4.3. Par ailleurs, le confort des «droits acquis» vient contrebalancer le processus de mobilité des créneaux, de reconnaissance des coûts commerciaux «historiques» et de contrôle des transferts.

4.5. *Coordination*

4.5.1. Remarque générale

4.5.1.1. Il convient de définir les périodes coordonnées. Certains suggèrent des périodes de six mois (été et hiver). D'autres préconisent une période d'un an. Il est important de préciser la durée de ces périodes, mais également de les échelonner à l'intérieur des frontières nationales afin de permettre à la concurrence d'avoir le plus de marge possible pour repositionner au mieux les créneaux. Des périodes de six mois semblent être la formule la plus appropriée.

4.5.1.2. La nomination du coordinateur doit être totalement indépendante et apolitique. Certains s'inquiètent du fait que cet exercice de coordination pourrait se révéler non seulement coûteux mais aussi très bureaucratique. Le CES aimerait souligner qu'il importe que la proposition insiste sur les aspects suivants:

— le processus de coordination doit être conçu comme un système totalement indépendant;

— les États membres doivent disposer des garanties nécessaires sur leurs budgets opérationnels et faire respecter leur autorité;

— l'expertise doit se développer sur la base des pratiques actuelles pour garantir clairement la pérennité et l'indépendance du système;

— les systèmes de gestion doivent se développer en concertation avec les autorités aéroportuaires afin de créer les données nécessaires à la conception rapide de solutions.

4.5.2. Coordinateur

4.5.2.1. Le renforcement de la neutralité et de l'indépendance du coordinateur, ainsi que la possibilité pour ce dernier d'aborder des questions étroitement liées, telles que la capacité aéroportuaire, constituent des ingrédients essentiels à la réussite de cette proposition. Le contrôle accru par confrontation des données permettra d'identifier et de régler les infractions, même si le cadre dans lequel cela doit se passer n'est pas très clair et qu'il conviendrait de le clarifier. Les États membres doivent prévoir de défrayer les coordinateurs de telle sorte que ceux-ci puissent agir en toute liberté et accomplissent leur mandat en respectant les principes fixés. Cela n'enlève rien au fait que les coordinateurs restent responsables de leurs actes et qu'ils doivent prouver le bien-fondé de leurs décisions.

4.5.2.2. Des données normalisées devraient être mises à la disposition de l'ensemble de l'industrie dans des délais définis afin de garantir une diffusion de la meilleure information possible pour faciliter la concurrence. Le CES insiste sur le fait que les coordinateurs doivent coopérer avec les autorités compétentes et respecter les dispositions prévues aux articles 81 et 82 du Traité UE afin de garantir que les décisions finales seront profitables à tous les usagers du transport aérien.

4.5.3. Comité de coordination (article 5)

4.5.3.1. Ce forum semble réunir tout ce qui compte dans le secteur du transport aérien et apparemment se concentrer chaque fois sur un aéroport. Si les questions commerciales à caractère confidentiel ne sont pas à l'ordre du jour, il serait plus efficace que les comités régionaux s'occupent des questions de l'article 8. La méthodologie pourrait ainsi être conforme aux directives et aux procédures locales.

4.5.3.2. Il semble que le comité de coordination a une influence considérable, mais ne dispose d'aucun moyen d'action. Il convient de définir son droit de recours aux organes compétents des États membres. Le CES estime que le mandat de ce comité devrait décourager la multiplication des règles locales qui, consciemment ou non, s'opposent au jeu de la libre concurrence.

4.5.4. Attribution des créneaux et droits d'accès

4.5.4.1. Le perfectionnement du processus est justifié. Étant donné la mission d'arbitrage du comité de coordination, il semblerait utile que le coordinateur communique et détaille au Comité la totalité de ses justifications au cours de chaque période, de sorte que les délibérations de ce dernier ne se fonde pas uniquement sur les plaintes.

4.5.4.2. Le CES trouve inquiétant que les coordinateurs ne soient pas chargés d'arbitrer sur les modes de transfert «alternatifs», qui ne relèvent pas de leur domaine de compétence.

4.6. *Aéroports*

4.6.1. Capacité et priorités (articles 3 et 5)

4.6.1.1. Il ne conviendrait de réaliser une étude intermédiaire des capacités aéroportuaires qu'après des changements significatifs qui ont influé sur ces capacités ou encore tous les trois ans.

4.6.1.2. Étant donné que les aéroports prennent leurs décisions dans l'optique d'une rentabilité optimale, il est peu vraisemblable qu'un aéroport procède à des investissements sur la base du jugement rendu par le comité de coordination dans le cadre d'un litige. À titre d'exemple, citons l'opportunité de financer de multiples espaces commerciaux, au lieu de terminaux «secs», pour les voyageurs en classe économique. Dès lors que cette proposition ne peut être considérée comme le moyen d'influencer la planification stratégique des aéroports, des mesures supplémentaires ne s'imposeront-elles pas?

4.7. *Environnement*

4.7.1. Compte tenu de l'avis adopté récemment par le CES sur la réduction globale du bruit et de la pollution aux alentours des aéroports [1], il serait normal que les autorités locales et régionales soient représentées au sein du comité de coordination.

4.8. *Développement des itinéraires interrégionaux*

4.8.1. Le CES comprend les demandes de justification économique, mais étant donné l'accent mis par la proposition sur le développement du réseau et ce que cela implique pour la cohésion communautaire, il convient de définir clairement dans quelle mesure les créneaux disponibles doivent être réservés et pour combien de temps, afin d'éviter le gaspillage de capacités aéroportuaires très limitées.

4.8.2. Les grands centres tels que Londres et Francfort estimeront sans aucun doute impossible de suivre l'évolution du réseau régional. Ce problème pourrait se résoudre plus facilement sur une base régionale, plutôt qu'au sein d'un aéroport unique.

4.9. *Pays tiers*

4.9.1. Sur le fond, la proposition favorise les mesures à l'encontre des transporteurs de pays tiers qui refusent un traitement comparable à celui des transporteurs de la Communauté. Cette opération est certainement mal dirigée et fait apparaître la nécessité de mener une action diplomatique au niveau de l'UE afin d'aboutir au niveau mondial à une gestion comparable des créneaux et à une certaine réciprocité croisée. Les alliances entre compagnies aériennes ont tendance à être mondiales. C'est pourquoi l'identification des candidats adéquats pourrait s'avérer difficile et nuisible, par cascade, aux transporteurs européens qui ont établi des partenariats.

4.10. *Application*

4.10.1. Il semble raisonnable de pénaliser l'absence de prestation tant par des amendes que par un retrait de créneaux. Le coordinateur doit toutefois agir promptement afin de limiter les retombées de ces actions sur les aéroports. Eu égard aux chocs asymétriques subis récemment par l'industrie aérienne, il convient d'assurer aux coordinateurs un certain degré d'autonomie pour qu'ils puissent agir judicieusement dans pareilles circonstances.

---

[1] Avis sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.

4.10.2. Le CES aimerait souligner que l'action prévue à l'article 14 en cas de faute du transporteur pourrait être rendue inopérante par le processus de commerce des créneaux horaires.

5. **Observations finales**

5.1. Le CES estime que la législation adoptée au niveau communautaire doit être respectée par tous.

5.2. Les États membres doivent défrayer les coordinateurs de façon à leur permettre de poursuivre leur mandat et de respecter les principes qui leur ont été fixés en toute liberté.

5.3. La proposition s'abstient de tout commentaire sur le nombre maximum de créneaux horaires qu'un seul transporteur est autorisé à avoir dans un aéroport donné sans que cela nuise à la libre concurrence. Il n'est pas rare à l'heure actuelle qu'ils dépassent 60 %.

5.4. Les mesures prévues dans cette proposition doivent être comprises par le plus grand nombre de voyageurs. Il serait intéressant, par exemple, d'afficher des tableaux conviviaux mettant clairement en évidence les performances réalisées. Comme ce sont les aéroports qui bénéficient de l'utilisation des créneaux horaires, c'est également à eux qu'il appartient d'afficher les performances en matière de ponctualité, ils doivent montrer la fiabilité réelle et les tendances qui se dessinent en la matière.

5.5. Si la sécurité aérienne n'est pas à l'ordre du jour, son importance n'en est pas moins capitale. Le comité de coordination devrait assurer un niveau élevé de sûreté et de sécurité d'exploitation.

5.6. La proposition insiste sur les nouveaux arrivants développant de nouvelles liaisons. Tous les transporteurs devraient être encouragés. Les compagnies existantes accroîtraient ainsi leur influence. Il conviendrait d'agir en fonction du principe de reconnaissance de la concurrence effective.

5.7. La présence de représentants régionaux des pouvoirs locaux au sein des comités est jugée essentielle. Leur influence permettrait de garantir le respect des obligations en matière de capacité régionale, d'infrastructures aéroportuaires côté ville et de services publics, que l'article 5 devrait spécifier. Cependant, le CES reconnaît que les créneaux horaires ne sont pas indéfiniment interchangeables, étant donné les caractéristiques très diverses des aéroports.

5.8. L'attribution de créneaux sur base de la règle du «use-it-or-lose-it» (on s'en sert ou on le perd) devra se faire avec d'autant plus de doigté. Les coordonnateurs doivent éviter la bureaucratie et la paperasserie mais être en mesure d'exercer un certain pouvoir discrétionnaire par exemple lorsqu'un transporteur est évincé d'un créneau à la suite d'actions terroristes perturbatrices. Si les compagnies aériennes peuvent apporter la preuve des inconvénients qu'elles ont subis, elles devraient avoir la possibilité de conserver leurs créneaux pour la période coordonnée suivante, de manière à faciliter leur redressement.

5.9. Le mandat du comité de coordination devrait impliquer l'obligation d'évaluer les capacités et l'application des meilleures pratiques en matière de sécurité, et garantir que ces pratiques soient adoptées de manière uniforme afin d'assurer une bonne exploitation des créneaux proposés dans un environnement sûr, grâce à une collaboration entre les aéroports et les transporteurs.

5.10. En attendant les rapports à venir, le CES estime que les coordinateurs doivent tenir compte des dernières avancées en matière d'exigences environnementales au cours de leur processus de sélection. Il espère qu'après la publication des rapports, le contenu de ceux-ci ira dans le sens des décisions qui auront été prises par anticipation.

Bruxelles, le 20 mars 2002.

Le Président

du Comité économique et social

Göke FRERICHS