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 Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté»

(COM(2002) 7 final — 2002/0013 COD)

(2002/C 125/15)

Le 30 janvier 2002, le Conseil a décidé, conformément aux dispositions de l'article 80, paragraphe 2 du Traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

Le 19 février 2002, le Bureau du Comité a chargé la section «Transport, énergie, infrastructure, société de l'information» de préparer les travaux en la matière.

Lors de sa 389e session plénière, le 21 mars 2002, et étant donné l'urgence de la procédure, le Comité économique et social a désigné M. Tosh rapporteur général et a adopté l'avis suivant, à l'unanimité.

1. Introduction

1.1. L'article 10 paragraphe 3 du Règlement du Conseil (CEE) nº95/93 (1) stipule qu'un transporteur aérien auquel l'on aurait attribué des créneaux horaires ne peut prétendre à la même série de créneaux pour la saison correspondante suivante, à moins qu'il ne puisse apporter la preuve qu'il a utilisé ces créneaux pendant 80 % au moins de la période pour laquelle ils ont été attribués. S'il ne peut en apporter la preuve, l'ensemble de la série de créneaux horaires sera restitué au pool, à moins que le transporteur ne puisse justifier leur non-utilisation comme le prévoit l'article 10, paragraphe 5 (règle du «créneau utilisé ou perdu»).

1.2. Les attentats du 11 septembre 2001 et la tournure politique des événements à la suite de ces attaques (crise en Afghanistan) ont sérieusement affecté l'activité des transporteurs aériens et entraîné une chute marquée de la demande jusqu'à la fin de la saison d'été 2001 ainsi que pendant la saison d'hiver 2001/2002.

1.3. Afin de s'assurer que la non-utilisation des créneaux horaires attribués pour ces saisons n'entraîne pas pour les transporteurs aériens une perte de leurs droits sur ces créneaux, il apparaît nécessaire d'indiquer clairement et sans équivoque possible que les saisons de planification horaire susmentionnées ont été gravement affectées par les attaques terroristes du 11 septembre 2001.

1.4. En conséquence, il est proposé d'introduire dans le règlement un nouvel article 10.a par lequel les coordinateurs sont obligés d'accepter le statut dit «du droit du grand-père» pour les créneaux horaires des deux saisons (été 2001 et hiver 2001/2002).

1.5. Cela permettra d'uniformiser quelque peu l'application de cette disposition du règlement au sein de la Communauté et d'éviter que la crise actuelle ne soit interprétée différemment par les divers États membres.

1.6. En dernier lieu, la présente proposition ne porte pas atteinte à la proposition de la Commission, adoptée le 20 juin 2001, en vue de modifier le règlement en vigueur (2) étant donné que cette dernière proposition est de plus grande portée.

2. Observations générales et conclusions

2.1. Le CES accueille favorablement la proposition de la Commission dans la mesure où elle tient compte des circonstances exceptionnelles et donne une sécurité juridique aux coordinateurs.

2.2. En fait, les coordinateurs s'exposent à des poursuites judiciaires, sauf si la règle du «créneau utilisé ou perdu» est définie clairement et sans équivoque possible.

2.3. Dans le même temps, la proposition assure une certaine sécurité de planification aux transporteurs.

(1) Règlement du Conseil (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 (JO L 14 du 22.1.1993, p. 1) — Avis du CES: JO C 339 du 31.12.1991, p. 41.

(2) COM(2001) 335 final du 20.6.2001, 2001/0140 (COD). Avis du CES en préparation.

2.4. En dernier lieu, le CES note que la présente proposition ne porte pas atteinte à la proposition adoptée le 20 juin 2001. Cette dernière, qui est de plus grande portée, est destinée à garantir une gestion et une utilisation rationnelles des rares créneaux horaires disponibles dans les aéroports surchargés, sans toutefois modifier fondamentalement le système actuel d'attribution des créneaux, qui repose sur le principe des «droits acquis» ou de «l'antériorité».

Bruxelles, le 21 mars 2002.

Le Président

du Comité économique et social

Göke FRERICHS

Avis du Comité économique et social sur la «Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision nº 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport»

(COM(2001) 544 final — 2001/0229 COD)

(2002/C 125/16)

Le 14 novembre 2001, le Conseil a décidé, conformément à l'article 156 du traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

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

Lors de sa 389e session plénière des 20 et 21 mars 2002 (séance du 21 mars), le Comité a adopté par 54 voix pour et 5 abstentions, l'avis suivant.

1. **Introduction**

1.1. La proposition de la Commission prévoit de réduire le nombre de priorités du réseau transeuropéen et de les revoir afin d'optimiser la capacité du réseau, en concentrant les investissements sur les secteurs souffrant de goulets d'étranglement. Trois projets sont déjà achevés et l'importance de certains projets ferroviaires et transalpins est confirmée. Six nouveaux projets et de nouveaux tronçons pour deux projets existants sont prévus.

1.2. Le CES a été associé à toutes les phases de développement des RTE et a d'emblée pleinement soutenu le projet de RTE et préconisé l'utilisation de critères clairs et la mise en oeuvre des aides appropriées.

2. **Observations générales**

2.1. Le Conseil européen de Göteborg a mis en avant la nécessité de réorienter le transport routier vers le train, le bateau et le transport public de passagers. En présentant la proposition à l'examen, la Commission répond à cette demande du Conseil.

2.2. La hausse du trafic au sein de l'UE a différentes causes; parmi celles-ci, l'utilisation accrue des voitures particulières à des fins publiques et privées représente une part essentielle de l'utilisation des systèmes de transport. D'une part, la distance entre le domicile et le lieu de travail, le changement des habitudes de consommation et l'essor considérable du trafic lié à des activités de loisir ont entraîné une hausse sensible du volume de trafic. D'autre part, la densité du trafic de poids lourds a connu une forte augmentation ces dernières années dans un certain nombre de régions et d'agglomérations urbaines. La globalisation de l'économie, jointe à un fonctionnement plus intensif du marché intérieur, à de nouveaux modes de production et à la logistique correspondante, contribuent entre autres à modifier la structure économique et provoquent nécessairement un développement du trafic pour tous les modes de transport. Avec l'adhésion des pays candidats, les tronçons transfrontaliers — qui selon la Commission comptent parmi les principaux goulets d'étranglement actuels — en seront affectés dans une mesure accrue.