



2016/2062(INI)

7.9.2016

PROJET DE RAPPORT

sur une stratégie de l'aviation pour l'Europe
(2016/2062(INI))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Pavel Telička

SOMMAIRE

	Page
PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	3
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	8

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur une stratégie de l'aviation pour l'Europe (2016/2062(INI))

Le Parlement européen,

- vu la communication de la Commission du 7 décembre 2015 intitulée "Une stratégie de l'aviation pour l'Europe" (COM(2015)0598),
- vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 4, paragraphe 2, point g), son article 16 et son titre VI,
- vu l'avis du Comité économique et social européen sur une stratégie de l'aviation pour l'Europe du 14 juillet 2016¹,
- vu le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen
- vu sa résolution du mercredi 11 novembre 2015 sur l'aviation²,
- vu sa résolution du 29 octobre 2015 sur l'attribution, par la Conférence mondiale des radiocommunications, qui s'est tenue à Genève du 2 au 27 novembre 2015 (CMR-15), des bandes de fréquences nécessaires pour soutenir le développement futur d'une technologie satellitaire permettant la mise en place de systèmes de suivi des vols à l'échelle mondiale³,
- vu sa résolution du 7 juin 2011 sur les accords aériens internationaux dans le cadre du traité de Lisbonne⁴,
- vu sa résolution du 25 avril 2007 sur la création d'un espace aérien européen commun⁵,
- vu la position qu'il a adoptée en première lecture le 12 mars 2014 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte)⁶,
- vu la position qu'il a adoptée en première lecture le 12 mars 2014 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne⁷,
- vu la position qu'il a adoptée en première lecture le 5 février 2014 sur la proposition de

¹ CESE, AC TEN/581.

² Textes adoptés de cette date, P8 TA(2015)0394.

³ Textes adoptés de cette date, P8 TA(2015)0392.

⁴ Textes adoptés de cette date, P7 TA(2011)0251.

⁵ Textes adoptés de cette date, P6 TA(2007)0153.

⁶ Textes adoptés de cette date, P7 TA(2014)0220.

⁷ Textes adoptés de cette date, P7 TA(2014)0221.

règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages¹,

- vu la position qu'il a adoptée en première lecture le 12 décembre 2012 sur la 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)²,
 - vu sa résolution du 29 octobre 2015 sur l'utilisation sûre des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS), plus connus sous le nom de véhicules aériens sans pilote (UAV), dans le domaine de l'aviation civile³,
 - vu sa résolution du 2 juillet 2013 sur la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation – Anticiper les défis à venir⁴,
 - vu les conclusions du Sommet européen sur l'aviation, qui s'est tenu à l'aéroport de Schiphol (Pays-Bas) les 20 et 21 janvier 2016⁵,
 - vu la convention de Chicago du 7 décembre 1944,
 - vu l'article 52 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et les avis de la commission de l'emploi et des affaires sociales, de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire ainsi que de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs (A8-0000/2016),
- A. considérant que la politique européenne des transports vise en définitive à servir les intérêts des citoyens et des entreprises de l'Union en leur permettant de bénéficier d'une connectivité sans cesse améliorée, du niveau de sécurité le plus élevé possible et de marchés dépourvus d'entraves;
- B. considérant que le secteur de l'aviation est un élément fondamental du réseau de transport européen, qu'il est indispensable pour assurer la connectivité en Europe et dans le monde et qu'il constitue un moteur de croissance et de création d'emplois;
- C. considérant que l'absence d'une mise en œuvre adéquate de la législation de l'Union et le manque de volonté politique au sein du Conseil empêchent le secteur de l'aviation d'exprimer son plein potentiel, portent atteinte à sa compétitivité et génèrent des coûts supplémentaires pour les entreprises, les passagers et l'économie;

¹ Textes adoptés de cette date, P7 TA(2014)0092

² Textes adoptés de cette date, P7 TA(2012)0495

³ Textes adoptés de cette date, P8 TA(2015)0390

⁴ Textes adoptés de cette date, P7 TA(2013)0290

⁵ <https://english.eu2016.nl/documents/reports/2016/01/20/report-aviation-summit-2016>

- D. considérant que dans un secteur axé sur les technologies, qui requiert à la fois des investissements importants et une infrastructure développée, le succès d'une stratégie dépend de sa capacité à adopter une vision à long terme assortie d'une planification adéquate des investissements;
1. se félicite de la communication de la Commission sur une stratégie de l'aviation pour l'Europe, de ses efforts destinés à déterminer les sources qui pourraient permettre de dynamiser le secteur grâce à de nouveaux débouchés commerciaux et à l'élimination d'obstacles ainsi que de sa proposition de relever et d'anticiper les nouveaux défis; estime que dans une perspective à plus long terme, il convient d'adopter une approche plus globale et ambitieuse;
 2. demande à la Commission de repenser les initiatives en cours et de proposer des solutions de substitution afin de combler les lacunes du secteur de l'aviation résultant de la mise en œuvre tardive et incomplète de la législation de l'Union, par exemple du ciel unique européen; exhorte les États membres à enfin progresser sur d'autres dossiers essentiels, tels que la révision du règlement sur les créneaux horaires et du règlement sur les droits des passagers;
 3. estime que pour se faire une place dans un environnement mondial concurrentiel, le secteur de l'aviation européen peut miser sur ses atouts et continuer à les développer; estime que la concurrence des pays tiers, si elle s'exerce dans des conditions justes, doit être considérée comme une chance de développer plus avant un modèle d'aviation à l'échelle européenne;
 4. rappelle que l'espace aérien fait aussi partie du marché unique de l'Union et que tout morcellement causé par des divergences entre les pratiques nationales a des répercussions sur le reste du marché et nuit à la compétitivité de l'Union;
 5. demande à la Commission de concrétiser la notion de région européenne supérieure d'information de vol afin de donner naissance à une "autoroute du ciel transeuropéenne", de surmonter les difficultés liées à la mise en œuvre du ciel unique européen, en particulier les blocs d'espace aérien fonctionnel, et de permettre la continuité des services aériens dans les parties de l'espace aérien les plus vulnérables tout en veillant à la bonne réalisation du projet de système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien;
 6. est convaincu que bon nombre des limites de la croissance, tant dans les airs qu'au sol, peuvent être éliminées en considérant la connectivité comme le principal indicateur lors de l'évaluation et de la planification d'actions dans ce secteur;
 7. estime que la connectivité ne devrait pas se limiter au nombre, à la fréquence et à la qualité des services de transport aérien mais qu'elle devrait être évaluée dans le cadre d'un réseau de transport intégré et être étendue à d'autres critères tels que le temps, le caractère abordable et le coût environnemental, de manière à refléter la valeur ajoutée réelle d'une liaison; demande par conséquent à la Commission d'examiner la possibilité de développer un indicateur de l'Union qui repose sur d'autres indices existants;

8. est convaincu qu'un tel indice de connectivité, sans porter atteinte à l'objectif de l'Union en matière de cohésion territoriale, peut aller dans le sens de la planification stratégique générale en distinguant les propositions viables du point de vue économique des projets non rentables et en mettant en évidence les solutions intermodales rentables;
9. estime que les bienfaits de la complémentarité entre tous les modes de transport devraient être pleinement exploités afin d'améliorer la mobilité et de réaliser un réseau de transport résilient; relève que l'intermodalité est la seule manière de garantir le développement dynamique et durable d'un secteur européen de l'aviation compétitif; souligne que l'intermodalité permet une utilisation plus efficace des infrastructures en augmentant la zone de chalandise des aéroports, ce qui libérerait des créneaux et contribuerait à créer un environnement favorable aux activités de commerce, de tourisme et de transport de fret;
10. réaffirme que les corridors du RTE-T sont indispensables au développement des options multimodales dans lesquelles les aéroports constituent des pôles centraux; regrette que les activités multimodales en Europe soient morcelées et peu nombreuses; demande à la Commission et aux États membres d'accorder une plus grande priorité à l'objectif multimodal dans les corridors du RTE-T; demande à la Commission de présenter dans les meilleurs délais une proposition d'approche multimodale des transports qui prévoie la pleine intégration du secteur aérien;
11. est convaincu que les opérateurs et les prestataires de services dans le secteur des transports s'efforceront d'élaborer des solutions intermodales et multimodales à condition qu'un cadre réglementaire de l'Union apporte clarté et sécurité juridique en ce qui concerne les droits des passagers, la responsabilité, les retards, les services de sécurité et les données ouvertes;
12. observe que le financement public et privé du secteur de l'aviation est essentiel pour la préservation de la cohésion territoriale, la stimulation de l'innovation et la conservation ou le rétablissement du leadership européen dans notre secteur; rappelle que tous les financements doivent se conformer aux lignes directrices en matière d'aides d'État et au droit de la concurrence;
13. est convaincu que l'ensemble de la chaîne de valeur de l'aviation a le potentiel nécessaire pour devenir un secteur d'investissement stratégique, qu'il convient d'exploiter plus avant en fixant des objectifs à long terme et en prévoyant des mesures incitatives en faveur des initiatives intelligentes qui les réalisent; invite la Commission et les États membres à envisager des mesures supplémentaires pour la promotion de ces initiatives, notamment au moyen du Fonds européen pour les investissements stratégiques;
14. prend acte des émissions de CO₂ que génère le secteur de l'aviation; insiste sur la grande variété d'actions déjà entreprises afin de parvenir à une croissance neutre en dioxyde de carbone d'ici 2020 grâce au développement de carburants de substitution et d'avions plus légers et au respect d'accords internationaux; salue l'intention de la Commission de réexaminer les mesures prises par l'Union afin de réduire les émissions de CO₂ dans le secteur de l'aviation à la lumière des conclusions de la 39^e Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale; estime, compte tenu notamment du train de mesures de la Commission sur l'économie circulaire, qu'il convient d'encourager de nouvelles

initiatives visant à réduire les émissions liées aux activités d'exploitation depuis, vers et dans les aéroports;

15. prend acte des sommes importantes consacrées aux mesures de sécurité; souligne que les défis qui se posent au secteur aérien en matière de sécurité iront croissant à l'avenir et qu'il est donc nécessaire de privilégier immédiatement un système de sécurité plus réactif, qui repose davantage sur le renseignement, et d'améliorer sans délai la sécurité des sites aéroportuaires afin qu'ils puissent s'adapter à l'évolution des menaces sans devoir être constamment remis à jour; demande à la Commission d'envisager la possibilité d'approfondir la notion de contrôle unique de sûreté et de développer un système de contrôle préalable européen qui permettrait aux voyageurs européens préalablement enregistrés de bénéficier d'une procédure de contrôle allégée et plus rapide; exhorte les États membres à s'engager à partager systématiquement leurs renseignements et à échanger les bonnes pratiques en matière de systèmes de sécurité dans les aéroports;
16. observe que par rapport à d'autres modes de transport, le secteur de l'aviation est considérablement en avance en ce qui concerne le recours aux avantages de la numérisation, des TIC et des données ouvertes, et l'encourage à conforter sa position de leader dans ce domaine tout en assurant l'interopérabilité; salue la proposition de la Commission relative à un projet de mégadonnées dans le secteur de l'aviation et demande des précisions quant à sa réalisation;
17. insiste sur le fait que le secteur de l'aviation contribue directement et indirectement à la création d'emplois; estime que la préservation de conditions de travail décentes et la lutte contre les pratiques déloyales participent de la durabilité du secteur de l'aviation; reconnaît la nécessité de faire la lumière sur la notion de "base d'affectation" et se félicite de la décision de la Commission de publier des lignes directrices relatives au droit du travail en vigueur et aux tribunaux compétents;
18. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le secteur de l'aviation aujourd'hui

Aujourd'hui, le secteur de l'aviation de l'Union européenne constitue l'un des éléments du réseau de transport européen et un instrument indispensable à la mobilité des personnes et des entreprises en Europe et au-delà, ce qui en fait l'une des plus belles réussites européennes.

Ce secteur emploie directement entre 1,4 et 2 millions de personnes, génère en tout entre 4,8 et 5,5 millions d'emplois et contribue pour 110 milliards d'euros au PIB de l'Union.

Incontestablement, le secteur de l'aviation dans son ensemble est un puissant moteur de la croissance économique, de la création d'emplois et du commerce européens, avec un effet multiplicateur tel que pour un euro investi dans le secteur du transport aérien, ce sont près de trois euros de valeur ajoutée qui bénéficient à toute l'économie.

Au cours des vingt dernières années, la libéralisation du marché intérieur des services aériens de l'Union a contribué au développement d'un secteur industriel européen compétitif, à la multiplication des possibilités de voyage en Europe et au-delà ainsi qu'à la baisse des prix. Toutefois, le secteur de l'aviation est aujourd'hui confronté à de nouveaux défis sans cesse plus importants, dont la concurrence de plus en plus pressante de pays tiers, une pénurie de capacités annoncée pour 2035, des préoccupations liées à la sécurité et à l'environnement et la nécessité permanente de développer de nouvelles technologies.

La proposition de la Commission relative à une stratégie de l'aviation pour l'Europe

En vue de relever les défis auxquels est confronté le secteur de l'aviation, la Commission a publié le 7 décembre 2015 une communication à propos d'une stratégie de l'aviation pour l'Europe. Elle contient différentes propositions qui visent à stimuler l'économie de l'Europe, à renforcer sa base industrielle et à consolider son premier rang mondial dans le secteur de l'aviation. La commissaire Violeta Bulc a déclaré lors de la publication que cette stratégie *"préservera la compétitivité des entreprises européennes en leur offrant de nouvelles possibilités d'investissement et de nouveaux débouchés commerciaux, ce qui leur permettra de se développer de manière durable. Quant aux citoyens européens, ils bénéficieront aussi d'un choix plus étendu, de prix plus avantageux et des niveaux de sécurité et de sûreté les plus élevés."* Pour atteindre ses objectifs, la stratégie formule trois priorités principales:

1. **Tirer parti des marchés en expansion** en améliorant l'accès au marché et aux possibilités d'investissement dans les pays tiers pour le secteur européen de l'aviation. Dans ce but, la Commission propose l'adoption d'une politique extérieure ambitieuse dans le domaine de l'aviation grâce à la négociation d'accords aériens complets qui comprendront des dispositions efficaces en matière de concurrence équitable, à l'inclusion de la reconnaissance mutuelle des normes de certificats de sécurité dans les accords bilatéraux de sécurité aérienne et au soutien de la vente d'avions et de produits connexes.
2. **Éliminer les entraves à la croissance dans les airs et au sol** en réduisant les contraintes de capacité et d'efficacité qui empêchent le secteur de croître de manière

durable et occasionnent des congestions, des retards et l'augmentation des coûts, ainsi qu'en améliorant la connectivité.

3. Maintenir un niveau élevé de normes de sécurité et de sûreté dans l'Union en adoptant une approche basée sur les risques et les performances.

Dans ce contexte, la Commission a reconnu la nécessité d'une action de l'Union en vue de renforcer le programme en matière sociale, de protéger davantage les droits des passagers, d'ouvrir la voie à une nouvelle ère d'innovation technologique et de contribuer à des normes environnementales élevées.

Votre rapporteur salue la communication de la Commission et soutient l'évaluation de la situation actuelle dans son ensemble. Il approuve aussi les objectifs définis dans la stratégie et s'attend à ce que la mise en œuvre respecte les délais fixés par le plan d'action indicatif, qui prévoit, entre autres, une proposition législative portant sur des mesures destinées à lutter contre les pratiques déloyales dans le secteur du transport aérien international, des orientations interprétatives pour expliquer la réglementation en vigueur concernant les obligations du service public et une évaluation de la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires.

Votre rapporteur se félicite également de l'initiative visant à négocier à l'échelon de l'Union des accords sur le transport aérien et des accords bilatéraux en matière de sécurité aérienne avec des pays tiers qui constituent des marchés émergents et stratégiques (la Chine, le Japon, l'ANASE, la Turquie, le Qatar, les Émirats arabes unis, l'Arménie, le Mexique, Bahreïn, le Koweït, Oman et l'Arabie saoudite) et il est convaincu que la Commission et le Conseil, conformément à l'article 218 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, associeront et informeront pleinement le Parlement à toutes les étapes des négociations au sujet d'accords internationaux dans le domaine du transport aérien.

Toutefois, votre rapporteur estime que le secteur de l'aviation nécessite une stratégie européenne globale et plus audacieuse afin de surmonter les défis actuels et d'anticiper ceux qui viendront.

Mesures prises par votre rapporteur

Votre rapporteur considère ce rapport comme une occasion de partager et de continuer à renforcer la volonté du Parlement de parvenir à une stratégie globale de l'aviation pour l'Europe. Dans cette optique, il a décidé de se concentrer exclusivement sur les questions qui, selon lui, avaient été omises ou traitées de manière insuffisante dans la communication de la Commission. Afin d'éviter tout double emploi, il est simplement fait référence aux autres actes législatifs fondamentaux, soit parce qu'ils font actuellement l'objet d'une procédure législative du Parlement (comme la révision du règlement de base de l'AESA, notamment pour y inclure un cadre européen relatif aux aéronefs sans équipage) ou parce que le Conseil les garde en otage (comme la révision du règlement sur les créneaux horaires, la révision du règlement sur les droits des passagers ou la refonte du règlement sur la mise en œuvre du ciel unique européen).

Le rapport inclut des réflexions développées à la suite de la mission de la commission TRAN au Canada en mai 2016, durant laquelle la délégation a rencontré des représentants de l'OACI, du secteur aérien et des autorités de sécurité. Selon votre rapporteur, la visite d'étude a été

particulièrement pertinente car elle a mis en évidence la manière dont l'innovation peut contribuer à la réalisation des objectifs environnementaux et de sécurité dans le secteur de l'aviation.

En vue de la rédaction du rapport, votre rapporteur a aussi organisé une session de réflexion en présence des rapporteurs fictifs et de représentants de l'ensemble du secteur aérien (voir les annexes): les institutions de l'Union, les compagnies aériennes, les aéroports, les régions aéroportuaires, le secteur aérien, les services de voyage, les passagers et les ONG de défense de l'environnement. Cette réunion visait à recueillir l'avis des parties intéressées sur le développement d'un indicateur de connectivité, l'inclusion du secteur de l'aviation dans un réseau de transport multimodal et les perspectives de développement du secteur pour les trente prochaines années. Les participants ont fermement souligné la nécessité d'une approche stratégique globale et coordonnée, fondée sur la complémentarité entre tous les modes de transport.

Principes directeurs

Améliorer la connectivité, stimuler la compétitivité et conserver une approche axée sur le marché sont les principales constantes du rapport dont votre rapporteur s'est inspiré pour son évaluation de la stratégie et les nouvelles propositions qu'il a présentées.

Selon votre rapporteur, bon nombre des défis qui se posent au secteur de l'aviation, comme la pénurie de capacités, la sous-utilisation ou surutilisation des infrastructures, les différents prestataires de services de navigation aérienne ou les investissements limités, pourraient être résolus en améliorant la connectivité et en la transformant en un instrument d'élaboration des politiques.

Votre rapporteur reconnaît que le marché de l'aviation est très concurrentiel, au sein de l'Union comme à l'échelle mondiale. Dans l'Union, il salue l'intention de la Commission de mettre un terme à l'ensemble des pratiques nationales divergentes (comme les taxes, les prélèvements, etc.) qui entravent le bon fonctionnement du marché unique européen de l'aviation. Hors de l'Union, votre rapporteur estime lui aussi que la conclusion d'accords avec des pays tiers pourrait contribuer à la création d'un cadre de concurrence équitable. Toutefois, il souligne que certains pays possèdent des caractéristiques inhérentes, comme des avantages géographiques ou des pratiques culturelles ou historiques, qui ne peuvent être compensées bien qu'elles faussent la concurrence.

En outre, pour votre rapporteur, la réussite d'une stratégie dépend aussi de sa capacité à mettre en place les instruments et le cadre qui stimuleront l'innovation et récompenseront les meilleures avancées générées par le marché du transport de passagers et de fret, par exemple en profitant des bienfaits du déploiement complet des TIC, en étendant le système de gestion logistique le plus efficace à l'ensemble du secteur et en s'abstenant d'imposer des normes rigides. Dans une perspective orientée vers le marché, les financements publics ou privés devraient respecter les lignes directrices de l'Union en matière d'aides d'État et le droit européen de la concurrence.

Propositions

À la lumière de ce qui précède, votre rapporteur a formulé les propositions suivantes, dont l'objectif est de contribuer à l'élaboration d'une stratégie globale pour l'aviation:

- **Poursuivre le développement d'un modèle européen de l'aviation:** le protectionnisme n'est jamais une solution et les entreprises ont besoin d'un marché ouvert pour prospérer. En se fondant sur nos atouts européens, notamment des normes élevées en matière de sécurité, notre position géographique, le caractère innovant de notre industrie ainsi que nos objectifs sociaux et environnementaux, le secteur européen de l'aviation dispose du potentiel nécessaire à l'élaboration d'un modèle unique et compétitif capable de s'adapter aux caractéristiques des concurrents et d'y réagir de manière à s'imposer et à rétablir des conditions de concurrence équitables sur le marché mondial.

- **L'autoroute du ciel transeuropéenne:** L'article 3 du règlement (CE) n° 551/2004, qui prévoit la création d'une région européenne supérieure d'information de vol, sans préjudice de la souveraineté des États membres, n'a pas encore été mis en œuvre. Cette région d'information de vol permettrait d'ouvrir une autoroute du ciel transeuropéenne afin de réduire le morcellement actuel de l'espace aérien européen et les perturbations du système de transport aérien, qui portent gravement atteinte à la continuité du service aérien et nuisent à la compétitivité de l'Union. Il est donc urgent de donner vie à cette notion pour pouvoir réaliser les objectifs de la stratégie de l'aviation pour l'Europe.

- **Développer un indice de connectivité:** l'objectif de l'indice de connectivité devrait être de présenter la véritable valeur ajoutée d'une liaison donnée. Cet indicateur ne devrait pas uniquement prendre en compte les critères habituels, à savoir le nombre, la fréquence et la qualité des connexions, mais aussi s'intéresser à la durée, aux avantages pour l'intégration du réseau, au caractère abordable et aux coûts environnementaux. Il devrait pleinement tenir compte de la complémentarité entre tous les modes de transport pour contribuer à déterminer les solutions les plus intermodales et les plus rentables. Un indice de connectivité irait dans le sens de la planification et des investissements stratégiques dans le secteur de l'aviation en opérant une distinction entre les propositions viables du point de vue économique et les projets non rentables afin de favoriser, par exemple, la spécialisation à bon escient des aéroports et d'éviter les aéroports fantômes. Le développement de cet indice pourrait s'inspirer des indices existants et du travail exploratoire déjà accomplis par Eurocontrol et l'Observatoire communautaire de la capacité aéroportuaire.

- **Favoriser la multimodalité:** Étant donné la nécessité d'optimiser en permanence l'efficacité des infrastructures existantes et de rationaliser les investissements, il est clair que les avantages de la complémentarité entre tous les modes de transports sont pour l'heure sous-exploités. Il est donc urgent de libérer le potentiel des solutions multimodales qui intégreront pleinement le secteur aérien. Les corridors du RTE-T bénéficient du cadre et des financements appropriés et du potentiel nécessaire pour accueillir des initiatives pilotes dans ce but. Pour ce faire, il est nécessaire d'accorder une plus grande priorité à la réalisation de cet objectif. La demande de solutions multimodales existe et sera satisfaite si le cadre législatif apporte la sécurité juridique nécessaire, ce qui suppose de trouver une solution aux problèmes liés à la responsabilité et aux droits des passagers, mais aussi d'examiner la continuité des services pour les passagers tout au long de leurs déplacements multimodaux, comme par exemple le transfert des bagages et les procédures de sécurité. De même, la multimodalité nécessite que les données ouvertes soient garanties.

- **Créer un environnement favorable aux investissements intelligents:** bien qu'axé sur la technologie, le secteur de l'aviation nécessite aussi des infrastructures et des investissements conséquents et durables. Afin de maximiser l'utilisation des infrastructures et la rentabilité des

investissements, ceux-ci doivent être intégrés dans une vision stratégique à long terme pour le secteur. Il convient de soutenir l'innovation dans le domaine de l'aviation en vue de stimuler les industries du secteur. De plus, les responsables politiques devraient aussi contribuer à faire de la chaîne de valeur de l'aviation un secteur stratégique pour les investissements publics et privés en définissant des objectifs à long terme et en adoptant des mesures incitatives au profit des initiatives intelligentes telles que la réduction des émissions de CO₂ et du bruit causé par les aéroports, la réalisation de la multimodalité et l'amélioration des procédures de sécurité. À cet égard, le FEIS pourrait constituer un instrument à même de stimuler ce type de projets orientés vers le marché.

- **Remplir les objectifs environnementaux:** compte tenu de l'engagement pris par l'Union de respecter des engagements internationaux en matière d'environnement, de la communication récemment publiée par la Commission intitulée "Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions" et du train de mesures sur l'économie circulaire, le cadre général est nettement favorable à la réduction des émissions de CO₂ rejeté par le secteur des transports. Il convient d'accorder une grande attention à la réduction des émissions de CO₂ occasionnées par les activités de transport proprement dites et de soutenir les solutions novatrices qui ont pour but de développer des carburants de substitution et des avions plus légers, entre autres, et qui devraient être poursuivies. De même, il convient d'examiner, parmi les activités générales des aéroports, celles qui permettent de promouvoir et d'encourager les pratiques respectueuses de l'environnement, par exemple en distinguant et en certifiant les "aéroports verts" ou les "itinéraires à destination de l'aéroport vers" et en adoptant le système de gestion logistique le plus efficace.

- **Améliorer la sécurité:** malgré des investissements et des dépenses considérables en matière de sécurité, l'actualité de ces derniers mois a montré que cet aspect doit continuer à figurer parmi les priorités de l'Union et que des améliorations supplémentaires doivent être apportées de toute urgence, dans les airs et au sol. Dans cette optique, il est essentiel que les États membres s'engagent à partager systématiquement leurs renseignements et qu'une transition soit opérée vers un système de sécurité plus réactif et qui repose davantage sur le renseignement. Néanmoins, il convient de s'efforcer particulièrement à ne pas faire peser de charge excessive sur les passagers aériens, ce qui nuirait à l'ensemble du secteur. De ce fait, il y a lieu d'encourager le développement de solutions novatrices en matière de sécurité pour le transport des passagers et du fret. En s'appuyant sur le contrôle unique de sûreté existant, la Commission devrait examiner la possibilité de développer un système de contrôle préalable européen, à l'image de la procédure de contrôle préalable utilisée aux États-Unis par la TSA, qui permettrait aux voyageurs européens de s'enregistrer au préalable sur la base du volontariat et de profiter d'une procédure de contrôle allégée et plus rapide à leur arrivée à l'aéroport.

29 June 2016

Brainstorming Session

“Aviation Strategy: what is missing”

Room ASP5G365, European Parliament, Brussels

Note: Session only in EN, no interpretation available.

14.00 – 14.10 Introductory remarks by EP Rapporteur Pavel Telička

14.10 – 14.55

Connectivity

Question: How central is the role played by Connectivity in deploying the EU Aviation strategy?

How do you assess connectivity? What is the difficulty in trying to improve connectivity? How would you ensure/improve it? What drives the strategy to open a certain route and not another? What are the incentives to build / develop airports and / or another line? Based on previous experience, how would you identify ghost airports? What distinguishes them from a “necessary” airport? Would the development of a connectivity index help identify growth potentials?

Round table discussions

14.55 – 15.35

Intermodality

Question: How aviation can contribute and benefit from being integrated into a multimodal network?

What is the experience today as concerns transfers to airports? What are the partnerships / solutions provided by airports / airlines ? What would be the difficulties / solutions to develop an ‘intermodal fast lane’? What are the strategies in place for the aviation sector to fit into an intermodal European transport network? How do you assess the competition / complementarity of high speed railway lines?

Round table discussions

15.35 – 16.15

Aviation 2050

Question: How should the aviation sector look in 2050?

How are ICTs concretely used today and used in 2050? What new technology developments are to be expected to respond to airport security, capacity crunch, environment requirements? How would you assess the synergy within the sector to ensure the coherence of innovative developments? How should connectivity in an ICT world look like in 2050? How should aviation infrastructures (on the ground and on air) look like in 2050?

Round table discussions

16.15 - 16.45

Aviation Strategy: what is still missing?

Looking into concrete proposals.

Round table discussions

16.45 - 17.00

Conclusion

29 June 2016

Brainstorming Session

“Aviation Strategy: what is missing”

Room ASP5G365, European Parliament, Brussels

LIST OF PARTICIPANTS

First name	Last name	Organisation
Olivier	Jankovec	ACI-Europe
Markus	Broich	Airbus Group
Guillaume	Xavier-Bender	Airlines 4 Europe
Niamh	McCourt	Airlines for America
Léa	Bodossian	Airport Regions Conference
Alexandra	Covrig	Airport Regions Conference
Juan-Jesus	Garcia	Amadeus
Petr	Votoupal	Committee of Regions
Nathalie	Vande Velde	DG MOVE E3
Luc	Tytgat	EASA
Philip	von Schöppenthau	Eurocockpit
Stefania	Gazzina	Eurocontrol
John	Hanlon	European Low Fare Airlines Association (ELFAA)
Stijn	Lewyllie	European Passengers' Federation
Leonardo	Masseti	European Regions Airline Association (ERA)
Rupert	Hornig	German Airport Association (ADV)
Clemens	Brandt	German Airport Association (ADV)
Philippe	Morin	International Air Transport Association
Bill	Hemmings	Transport&Environment
Andrew	Murphy	Transport&Environment
Luka	De Bruyckere	Transport&Environment

Follow up to the
Brainstorming Session
on
“Aviation Strategy: what is missing”
hold on 29 June 2016

Organisation / Contact:

QUESTIONNAIRE :

- Connectivity** ***Question: How central is the role played by Connectivity in deploying the EU Aviation strategy?***
How do you assess connectivity?
What is the difficulty in trying to improve connectivity?
How would you ensure/ improve it?
What drives the strategy to open a certain route and not another?
What are the incentives to build / develop airports and / or another line?
Based on previous experience, how would you identify ghost airports?
What distinguishes them from a “necessary” airport?
Would the development of a connectivity index help identify growth potentials?
- Intermodality** ***Question: How aviation can contribute and benefit from being integrated into a multimodal network?***
What is the experience today as concerns transfers to airports?
What are the partnerships / solutions provided by airports / airlines ?
What would be the difficulties / solutions to develop an ‘intermodal fast lane’?
What are the strategies in place for the aviation sector to fit into an intermodal European transport network?
How do you assess the competition / complementarity of high speed railway lines?
- Aviation 2050** ***Question: How should the aviation sector look in 2050?***
How are ICTs concretely used today and used in 2050? What new technology developments are to be expected to respond to airport security, capacity crunch, environment requirements?
How would you assess the synergy within the sector to ensure the coherence of innovative developments?
How should connectivity in an ICT world look like in 2050?
How should aviation infrastructures (on the ground and on air) look like in 2050?
Role of the aviation industry?
- Aviation Strategy** **What is still missing and what is essential**
Looking into concrete proposals.
Number 3 to 5 elements without which the Aviation Strategy will not fly.

Deadline: In order for your contribution/ideas to be potentially reflected in the report, thank you for submitting your replies to the questionnaire by next **Tuesday 5 July 2016.**