



Aéroports de l'UE: ne pas libéraliser encore les services d'assistance en escale

Commissions: Commission des transports et du tourisme

La proposition de la Commission d'encourager la concurrence pour fournir des services d'assistance en escale dans les principaux aéroports de l'UE, a été rejetée par la commission des transports mardi. Elle a aussi approuvé de nouvelles règles visant à garantir une utilisation plus efficace des créneaux de décollage et d'atterrissage, et des mesures d'atténuation du bruit en vue de protéger les habitants vivant près d'un aéroport tout en assurant le bon fonctionnement des opérations aériennes.

La proposition de la Commission européenne d'ouvrir davantage le marché des services d'assistance en escale, en augmentant le nombre minimum d'entreprises indépendantes de deux à trois dans les aéroports européens comptant plus de cinq millions de passagers par an, a été rejetée à une faible majorité (22 voix contre, 20 voix pour, et 2 abstentions).

De nombreux députés craignent que la proposition entraîne une détérioration des conditions de travail et de la sécurité. Ils ont déploré le fait qu'il n'y ait aucune preuve que le règlement augmenterait l'efficacité globale des opérations d'assistance en escale. La recommandation de la commission des transports, qui appelle le Parlement dans son ensemble à rejeter la proposition, sera mise aux voix en plénière, tout comme les deux autres résolutions adoptées mardi.

Attribution équitable et transparente des créneaux horaires

La proposition de révision des règles communes pour l'attribution des créneaux horaires, dont l'objectif est de garantir une utilisation optimale des créneaux de décollage et d'atterrissage et, par conséquent, de décongestionner les principaux aéroports européens, a été approuvée par 39 voix pour et 5 voix contre. Les députés ont introduit des dispositions en vue de renforcer le rôle des coordinateurs des aéroports indépendants en assurant une concurrence équitable et en contrainant les effets indésirables des échanges secondaires des créneaux horaires sur les compagnies aériennes et les aéroports régionaux.

La proposition de la Commission européenne de durcir l'obligation des compagnies aériennes d'utiliser (ou de perdre) 85 % d'un créneau horaire donné (contre 80 % à l'heure actuelle), a été rejetée. Les députés ont soutenu l'idée de sanctions finales, plutôt que celle d'amendes générales, pour inciter les compagnies aériennes à remettre les créneaux horaires non nécessaires dans le pool dès que possible, afin de permettre aux autres de les utiliser.

Les mesures de réduction du bruit restent une question locale

Les restrictions d'exploitation liées au bruit doivent répondre au principe de subsidiarité, ont affirmé les députés lors de leur vote sur la proposition d'"introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union", approuvée par 33 voix pour, 10 voix contre, et une abstention.

La Commission européenne doit être informée de telles restrictions, ont commenté les députés, mais elle ne doit pas être autorisée à annuler les décisions des autorités locales pour imposer ces restrictions, à condition que ces autorités adoptent l'"approche équilibrée"

Communiqué de presse

établie par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), en vue de protéger les intérêts des parties prenantes et des résidents locaux. Les conséquences des nuisances sonores sur la santé des citoyens et le rapport coût-efficacité des restrictions d'exploitation doivent être évalués correctement, ajoutent les députés.

Le nouveau règlement prévoit également la suppression progressive des avions les plus bruyants.

Prochaines étapes

Le vote en première lecture sur ce paquet aéroport à trois volets est prévu en décembre (à confirmer).

Sous la présidence de: Brian Simpson (S&D, UK)

Contact :

Michaela FINDEIS

BXL: (+32) 2 28 31141

STR: (+33) 3 881 73603

PORT: (+32) 498 98 33 32

EMAIL: tran-press@europarl.europa.eu