



## Résolution 1735 (2010)<sup>1</sup>

Version finale

# Le secteur de l'aviation civile européenne face à la crise financière et économique mondiale

Assemblée parlementaire

1. L'Assemblée parlementaire est à l'origine de la création de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), qui rassemble les autorités aéronautiques de la grande majorité des Etats membres du Conseil de l'Europe, et en constitue le forum parlementaire. A ce titre, elle fait régulièrement le point sur la situation du secteur de l'aviation civile européenne, qui représente un atout précieux, essentiel au développement, à la compétitivité et à la solidité des économies des Etats membres dans le contexte de la mondialisation.
2. Le transport aérien génère directement environ 2,5 % du produit intérieur brut (PIB) de l'Union européenne et quelque 8 % de ce PIB de façon indirecte. Il représente plus de 3 millions d'emplois et apporte plus de 30 milliards d'euros à la balance commerciale de la région. En temps normal, les compagnies aériennes acheminent environ 40 % des importations et exportations de l'Union européenne (en valeur), et transportent chaque année environ 366 millions de passagers depuis et vers le continent européen.
3. Comme cela était prévisible, la récession de 2008-2009 a fortement touché le secteur de l'aviation civile. Selon l'Association internationale du transport aérien (IATA), les compagnies aériennes européennes sont celles qui ont le plus souffert en 2009, avec des pertes atteignant 3,8 milliards de dollars sur un total mondial de 9,4 milliards et des prévisions de pertes nettes s'établissant à 2,2 milliards de dollars pour 2010 sur un total mondial de 2,8 milliards. Les rendements ont fortement diminué et les recettes ne devraient pas retrouver leur niveau de 2008 avant 2012 au plus tôt. Plusieurs compagnies aériennes ont cessé leurs activités et la concentration du secteur va probablement se poursuivre. Parmi les principales raisons des faibles performances des transporteurs européens, on peut citer leur exposition au déclin des vols long courrier haut de gamme, des réductions de capacité intervenues trop tard et la relative lenteur du redémarrage économique dans la région. Pour ne rien arranger, les perturbations du trafic aérien dues à l'éruption volcanique en Islande entraînent des pertes énormes pour l'économie en général et pour les compagnies aériennes en particulier. L'Assemblée estime que les autorités nationales et européennes de l'aviation civile devraient à l'avenir mieux coordonner les mesures d'urgence à prendre dans de telles situations.
4. Outre la diminution du transport de fret et de passagers entraînée par la récession, les compagnies aériennes européennes ont rencontré des difficultés opérationnelles telles que la restriction de l'accès au crédit, la pression constante en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'instabilité des prix du carburant ainsi que la volonté des autorités européennes de libéraliser le cadre économique dans lequel opèrent les compagnies aériennes. Dans ce contexte, et compte tenu de la poursuite probable de la concentration du secteur de l'aviation civile européenne au moyen de fusions et d'acquisitions, l'Assemblée invite l'Union européenne à faire preuve de souplesse dans sa politique de concurrence.

---

1. *Texte adopté par la Commission permanente*, agissant au nom de l'Assemblée, le 21 mai 2010 (voir [Doc. 12250](#), rapport de la commission des questions économiques et du développement, rapporteur: M. Breen).



5. L'Assemblée salue les progrès accomplis par l'Union européenne dans la rationalisation de l'exploitation et du contrôle de l'espace aérien en Europe, notamment à travers le développement de la politique du «ciel unique européen», et souligne la nécessité d'élargir cette politique à l'ensemble du continent en négociant avec les Etats membres du Conseil de l'Europe ne faisant pas partie de l'Union européenne, dont la Russie. Dans un premier temps, l'Assemblée appelle la Russie à devenir membre de la CEAC.

6. L'Assemblée salue également le rôle accru de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) dans l'harmonisation des règles de sécurité aérienne en Europe. A partir de 2012, l'EASA sera responsable des règles applicables à la gestion du trafic aérien et aux services de navigation dans l'Union européenne; à partir de 2013, elle supervisera également les procédures de sécurité dans les aéroports. L'objectif est d'assurer une gestion cohérente et complète de la sécurité aérienne, et de remédier aux lacunes et aux doublons en matière de réglementation à travers un processus de certification unique. En temps voulu, l'EASA assumera également les fonctions actuelles d'Eurocontrol, qui sera pour sa part chargé de la mise en œuvre opérationnelle du «ciel unique européen». Là encore, l'Assemblée appelle l'Union européenne à étendre ce régime de sécurité aérienne à l'ensemble de l'Europe par des négociations avec les Etats membres du Conseil de l'Europe hors Union européenne.

7. L'Assemblée souligne la nécessité de supprimer les distorsions de l'environnement économique dans lequel opère le secteur européen de l'aviation civile, notamment celles provoquées par les taxes, les charges et le financement du secteur aérien, dont les aides publiques en faveur de la construction et de l'achat des avions. Dans ce contexte, les gouvernements devraient renoncer à toute intervention financière dans le secteur aérien.

8. Bien qu'il semble que les réticences du public à l'égard des scanners corporels intégraux, dont l'utilisation est désormais effective ou programmée dans de nombreux aéroports, ne soient peut-être pas aussi vives que prévu, des questions se posent quant aux implications de ces dispositifs sur le plan des droits de l'homme et de la santé, et au sujet du rapport coûts-avantages. L'utilisation des scanners corporels peut enfreindre la législation contre la discrimination si des groupes spécifiques ou vulnérables sont visés et porter atteinte au droit des passagers au respect de la vie privée, protégé par la législation relative aux droits de l'homme. Par ailleurs, les médecins se demandent quels peuvent être les effets sur la santé de l'exposition à ces appareils. D'un point de vue économique, les scanners corporels intégraux ont un coût d'achat et d'entretien très élevé. L'utilisation de ces dispositifs aura des conséquences pour les compagnies aériennes européennes et leurs passagers: en Europe, ces coûts liés à la sécurité sont répercutés sur les passagers, alors qu'aux Etats-Unis ils sont pris en charge par le gouvernement. Cette différence constitue une concurrence déloyale. L'Assemblée appelle l'Union européenne à chercher des solutions acceptables à ces problèmes.

9. L'Assemblée constate avec préoccupation que les conditions économiques et les règles d'exploitation de l'espace aérien sont nettement plus favorables aux compagnies aériennes américaines en Europe qu'elles ne le sont pour les compagnies européennes aux Etats-Unis. Elle appelle donc l'Union européenne à accentuer immédiatement ses efforts pour rendre ces conditions plus équitables. Les compagnies aériennes européennes devraient avoir accès au marché américain dans les mêmes conditions que les compagnies américaines ont accès au marché européen, notamment en termes d'investissements et de droits d'atterrissage.

10. L'Assemblée salue l'engagement du secteur aérien à améliorer son rendement énergétique de 1,5 % par an en moyenne jusqu'en 2020 et à stabiliser ses émissions de CO<sub>2</sub> grâce à une croissance neutre en carbone à partir de 2020, de manière à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de l'ensemble du secteur de 50 % d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 2005. Les nouvelles générations d'appareils et les innovations techniques devraient y contribuer, ainsi que l'amélioration des techniques de vol et de la gestion des opérations. La réduction des émissions sera également encouragée par la mise en place du système mondial d'échange de droits d'émissions, que l'IATA soutient, bien qu'il risque selon elle d'augmenter les coûts de quelque 5 à 7 milliards de dollars par an. Dans ce contexte, l'Assemblée salue l'initiative «Clean Sky» de l'Union européenne et l'invite à étudier les moyens de prévenir les effets pervers du marché des émissions, tels que l'incitation des compagnies aériennes à faire transiter leurs vols vers l'Asie par des plates-formes de correspondance au Moyen-Orient.