Résolution 839 (1985)[1]

Politiques de transport aérien en Europe

Assemblée parlementaire

L'Assemblée,

1. Considérant le rapport sur les politiques de transport aérien en Europe de sa commission des questions économiques et du développement (Doc. 5383) ;

2. Considérant que dans un marché parvenu à maturité, comme l'est le marché intra-européen du transport aérien, les intérêts des transporteurs comme des usagers seront servis au mieux par une concurrence accrue dont les modalités seront néanmoins limitées par tout ce qui touche à la sécurité ;

3. Se félicitant à cet égard des récents développements intervenus au sein de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC), des Communautés européennes, ainsi que de l'IATA, autorisant une concurrence accrue et des innovations tarifaires dans l'industrie du transport aérien en Europe ;

4. Rappelant que les accords de pool entre compagnies aériennes sur les recettes et la capacité peuvent avoir un effet indûment restrictif sur la concurrence entre lesdites compagnies, et que des garanties suffisantes doivent être établies pour assurer que de tels accords ne soient pas utilisés au détriment des usagers ;

5. Etant d'avis que les propositions faites dans le deuxième mémorandum sur l'aviation civile de la Commission des Communautés européennes constituent une base constructive pour l'adoption de mesures préconisant plus de souplesse et de concurrence dans l'établissement des tarifs, l'accès au marché, le développement des trajets, la réglementation relative à la capacité et d'autres politiques plus orientées vers les besoins des usagers ;

6. Soulignant la nécessité de renforcer la coopération européenne dans le transport aérien au niveau de tous les Etats membres de la CEAC et du Conseil de l'Europe, pour instaurer un système de réglementation du transport aérien commun à tous ces Etats, et promouvoir ainsi des politiques plus innovatrices, plus efficaces et plus orientées vers les besoins des usagers ;

7. Soulignant l'importance qui s'attache à un renforcement de la coopération entre l'Assemblée et le Parlement européen, pour mettre en place un tel système de transport aérien en Europe,

8. Invite la CEAC à adopter une déclaration sur une politique intra-européenne de transport aérien tenant compte entre autres des principes figurant dans le rapport sur la concurrence dans les services aériens intra-européens (rapport Compas), dans le but d'encourager la mise en place d'un système de transport aérien plus innovateur, plus compétitif et plus efficace dans tous les Etats membres de la CEAC et du Conseil de l'Europe ;

9. Engage la CEAC et ses Etats membres à autoriser la Commission des Communautés européennes à participer pleinement aux travaux de la CEAC ;

1. Discussion par l'Assemblée les 22 et 23 avril 1985 (1er et 2e séances) (voir Doc. 5383, rapport de la commission des questions économiques et du développement). Texte adopté par l'Assemblée le 23 avril 1985 (2e séance).

10. Invite les gouvernements des Etats membres du Conseil de l'Europe et de la CEAC :

10.1. à promouvoir un système européen de transport aérien plus orienté vers le consommateur, inspiré des principes actuellement à l'étude au sein de la CEAC et de ceux figurant dans le rapport Compas, ainsi que du deuxième mémorandum sur l'aviation civile de la Commission des Communautés européennes, eu égard en particulier à l'introduction d'une plus grande souplesse et d'une concurrence loyale en matière d'établissement des tarifs, d'accès au marché, de développement des trajets et de réglementation de la capacité ;

10.2. à promouvoir des politiques visant à réduire les redevances d'atterrissage, de stationnement et de navigation en route, ainsi que le coût des services dans les aéroports ;

10.3. à développer le transport aérien en Europe en facilitant l'accès des compagnies aériennes — y compris les compagnies offrant des services aériens complémentaires — à des routes existantes ou nouvelles, lorsque des droits existant déjà dans le cadre des accords bilatéraux ne sont pas exercés et/ou lorsque les compagnies nationales concernées ne sont pas intéressées par l'exploitation de ces routes ;

10.4. à éliminer les restrictions tarifaires non nécessaires imposées au transport par charters et à autoriser les affréteurs à développer leurs activités, tout en donnant des garanties suffisantes pour assurer un service continu de transport aérien fiable et sûr, et en tenant compte des différences fondamentales entre les services de ligne et les vols charters ;

10.5. à appuyer les travaux de la CEAC en matière de sécurité et de sûreté du transport aérien, de simplification ou d'élimination des formalités de contrôle des passagers, tout en respectant dûment les règles de sécurité ;

10.6. à instaurer une authentique intégration européenne en matière de contrôle du trafic aérien, en assurant une coordination plus étroite entre les autorités nationales chargées du contrôle aérien et les spécialistes internationaux d'Eurocontrol, organisme financé par un nombre limité de gouvernements européens, devant lesquels il est responsable, afin d'accroître la sécurité, ainsi que l'utilisation optimale de l'espace aérien et du carburant, tout en réduisant les retards, les déviations d'itinéraires, les ajournements, les annulations de vols et les coûts qui en découlent ;

10.7. à rester particulièrement vigilants dans la lutte pour la réduction de la nuisance sonore et de la pollution aéronautique, conformément aux précédentes recommandations de l'Assemblée.