



Résolution 1033 (1994)¹

Politiques européennes de transport aérien : aviation civile à un carrefour

Assemblée parlementaire

1. L'Assemblée se félicite vivement du nouvel élargissement de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), dû aux adhésions récentes de pays d'Europe centrale et orientale (Bulgarie, Croatie, République tchèque, Lettonie, Lituanie, Roumanie, Slovaquie et Slovénie). La CEAC sera ainsi mieux à même de s'atteler à une tâche ardue: la création d'une «Europe de l'air» pour une gestion harmonisée-et un jour peut-être intégrée-de l'aviation civile européenne. L'Assemblée assistera volontiers la CEAC dans ce processus, en sa qualité de forum parlementaire de cette organisation.
2. La situation de nombreuses compagnies aériennes européennes est difficile. Elles affichent des pertes records, qui s'expliquent non seulement par la récession, mais aussi par une adaptation souvent lente aux nouvelles conditions du marché et par le poids des charges et des taxes imposées à l'industrie aéronautique. Face à une mondialisation rapide dans ce domaine et à une concurrence de plus en plus dure, l'aviation civile européenne est confrontée à des choix douloureux concernant l'ampleur et l'orientation des opérations, le rythme futur de la libéralisation et la préparation de fusions et d'alliances.
3. Les politiques européennes de transport aérien doivent faire entrer en ligne de compte les caractéristiques particulières du continent et s'inspirer des expériences, négatives et positives, de la déréglementation pratiquée aux Etats-Unis. Il est particulièrement important de maintenir les normes de sûreté aérienne les plus élevées et d'assurer, même aux régions périphériques, des services de qualité et des tarifs abordables.
4. En conclusion, l'Assemblée invite les Etats membres du Conseil de l'Europe et de la CEAC:
 - 4.1. à exploiter autant que possible la CEAC pour instaurer un système de transport aérien européen compétitif, orienté vers le consommateur, respectueux de l'environnement, économiquement sain, fonctionnant selon les principes du marché et contribuant au développement du continent, et à doter la CEAC des ressources nécessaires à cette tâche;
 - 4.2. à ne pas considérer le ralentissement temporaire de la demande-dû essentiellement à la récession-comme une raison pour rester inactifs, mais à aller de l'avant dans tous les secteurs de l'aviation civile afin de pouvoir faire face à l'augmentation future du trafic;
 - 4.3. à accorder la plus haute priorité à l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans un «espace européen commun de l'aviation», et à éviter notamment toute séparation entre les Etats membres de l'Union européenne, ou de l'Espace économique européen, et les autres pays;
 - 4.4. à recourir davantage à la CEAC en tant qu'interlocuteur pour les entretiens multilatéraux avec les Etats-Unis sur un futur régime de réglementation Europe-Amérique du Nord;
 - 4.5. à réfléchir en commun, de préférence avec la CEAC, à la question plus large de la structure future souhaitable de l'industrie aéronautique européenne et à ses incidences sur la concurrence, sur le service du consommateur et sur la rentabilité;

1. Discussion par l'Assemblée le 15 avril 1994 (16e séance) (voir [Doc. 7041](#), rapport de la commission des questions économiques et du développement, rapporteur: M. Flückiger). Texte adopté par l'Assemblée le 15 avril 1994 (16e séance).



- 4.6. à examiner, avec l'industrie aéronautique, si les charges et les taxes qui lui sont imposées pour la navigation «en route» ou dans les aéroports sont raisonnables, ou s'il est possible de les réduire;
 - 4.7. à assurer, à une époque de libéralisation grandissante et de rentabilité moindre, les normes de sûreté aérienne les plus élevées, et à renforcer le rôle des autorités conjointes de l'aviation chargées de fixer les normes européennes dans ce domaine.
5. L'Assemblée invite tout particulièrement l'Union européenne à intensifier sa coopération avec la CEAC dans tous les domaines de l'aviation civile, afin d'atteindre l'objectif d'un «espace européen commun de l'aviation» évoqué au paragraphe 4.iii ci-dessus.
6. L'Assemblée, en outre, invite la CEAC:
- 6.1. à poursuivre dans les années 90 la mise en oeuvre de son programme d'harmonisation et d'intégration progressives des systèmes européens de contrôle du trafic aérien, afin d'améliorer la capacité de circulation tout en maintenant un niveau élevé de sûreté;
 - 6.2. plus spécifiquement, à accélérer l'instauration d'un système européen de navigation aérienne assisté par satellite, capable d'améliorer considérablement la capacité et la sûreté du contrôle du trafic aérien;
 - 6.3. à poursuivre énergiquement sa politique de renforcement de la sûreté contre le terrorisme, par des mesures telles qu'une coopération plus étroite entre gouvernements, des investissements dans les ressources humaines et l'adaptation des aéroports; il est indispensable que le personnel reste vigilant même en l'absence de menaces tangibles;
 - 6.4. à prêter dûment attention aux problèmes d'environnement, comme la pollution atmosphérique et stratosphérique, la congestion du trafic aérien et le bruit autour des aéroports;
 - 6.5. à encourager la coopération entre le transport aérien et d'autres formes de transport, notamment les chemins de fer, afin d'instaurer une meilleure coordination du trafic des passagers sur les courtes distances et des dessertes des aéroports.
7. Enfin, l'Assemblée demande aux gouvernements des pays européens, qui ne l'ont pas encore fait, d'adhérer à la CEAC.