Parliamentary Assembly
Assemblée parlementaire
https://pace.coe.int

COUNCIL OF EUROPE
CONSEIL DE L'EUROPE

Résolution 1124 (1997)[1]

Politiques de transport aérien l'aviation civile en phase de transition

Assemblée parlementaire

1. L'Assemblée se félicite de la poursuite de l'élargissement de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), qui regroupe aujourd'hui trente-cinq pays européens. Cet élargissement, dont l'Assemblée espère qu'il pourra bientôt toucher l'ensemble de l'Europe, permet à la CEAC de poursuivre sa mission d'harmonisation et, à terme, d'intégration de la gestion de l'aviation civile sur l'ensemble du continent. L'Assemblée, en tant que tribune parlementaire de la CEAC, continuera à apporter à cette dernière tout son soutien dans ce processus, œuvrant en étroite collaboration avec d'autres organisations concernées.

2. L'aviation civile européenne connaît une phase de mutation rapide et profonde. Certaines compagnies aériennes ont gagné en efficacité et en rentabilité, alors que d'autres fonctionnent encore à perte et dépendent de subventions publiques, ce qui pourrait empêcher une concurrence loyale. Les fusions et les acquisitions, mais surtout les alliances, ne cessent de se multiplier. La dérégulation au sein de l'Union européenne et de l'Espace économique européen progresse à un rythme rapide, avec des conséquences importantes pour l'aviation civile d'autres régions. Si la congestion du trafic aérien proprement dit peut être maîtrisée grâce à certains progrès technologiques, elle est en passe de constituer un important goulet d'étranglement sur les aéroports et à leurs abords.

3. L'Assemblée se félicite de l'important mouvement de déréglementation du transport aérien qu'ont connu ou que connaissent encore les Etats membres de l'Union européenne et de l'Espace économique européen, mouvement qui bénéficie grandement aux consommateurs. Elle espère qu'à l'avenir cette évolution ne se fera pas de façon discriminatoire et n'entraînera pas de division dont pourraient pâtir des pays n'y participant pas, qu'ils soient ou non européens. L'Assemblée reconnaît également les efforts considérables entrepris par plusieurs compagnies aériennes européennes pour améliorer leur efficacité et se félicite de la tendance à une plus grande coopération entre elles, dans la mesure où elle ne nuit pas à une saine concurrence.

4. L'Assemblée invite les Etats membres du Conseil de l'Europe et de la CEAC :

   4.1. à mettre pleinement à contribution la CEAC dans ses efforts de doter l'aviation civile européenne de la capacité à faire face à l'intensification de la concurrence mondiale, tout en lui conservant son aptitude à répondre aux besoins des consommateurs, sa santé économique et son respect pour l'environnement, lui permettant ainsi de contribuer au développement économique général et à une croissance commune du continent. La CEAC devrait prêter une attention toute particulière à ces domaines de plus en plus importants que sont le fret, les vols charters et l'aviation d'affaires;

   4.2. à accorder la plus haute priorité à la poursuite de l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale au sein d'un «Espace aéronautique européen commun», en particulier à permettre à la CEAC de suivre de près les négociations menées dans le domaine des transports aériens entre, d'une part, les pays de l'Union européenne et de l'Espace économique européen, et, d'autre part, les pays d'Europe centrale et orientale, en vue de parvenir à un accord aussi libéral que possible sur l'aviation civile paneuropéenne;

---

1. Discussion par l'Assemblée le 25 avril 1997 (16e séance) (voir Doc. 7778, rapport de la commission des questions économiques et du développement, rapporteur: M. Billing). Texte adopté par l'Assemblée le 25 avril 1997 (16e séance).

4.3. à associer de la même façon la CEAC aux négociations menées avec les Etats-Unis et le Canada, ainsi qu'avec les pays d'Extrême-Orient et d'Asie du Sud-Est, en vue de mettre en place avec ces deux régions, sous réserve de réciprocité, des régimes réglementaires multilatéraux susceptibles de remplacer les nombreux accords «ciel ouvert» déjà conclus entre les Etats-Unis et divers pays européens;

4.4. à faciliter, de la part de l'Europe, une adaptation rapide à de nouvelles avancées technologiques - voire leur adoption - en particulier les techniques d'enregistrement des passagers ne nécessitant pas de billet ou les systèmes de navigation par satellite, tels que le Complément géostationnaire européen de navigation (EGNOS) en projet;

4.5. à accélérer l'adaptation de l'industrie du transport aérien au doublement du transport aérien de passagers et de fret, qui devrait intervenir d'ici à 2005, et ce, plus particulièrement, en augmentant la capacité des aéroports, en assurant une meilleure intégration avec les autres modes de transport, en remplaçant, lorsque cela est possible, les liaisons aériennes par des liaisons ferroviaires à grande vitesse et en encourageant de meilleures liaisons entre les petits aéroports régionaux pour compléter le système «hub-and-spoke» souvent trop dépendant des grands aéroports;

4.6. à utiliser les possibilités du développement de l'infrastructure de l'Ukraine, de la Pologne, de la Slovaquie et d'autres pays de l'Europe centrale et orientale afin d'élargir les potentialités de l'aviation civile dans cette région pour transporter les passagers et les marchandises vers les lignes de l'Asie centrale, du Proche-Orient et de l'Asie du Sud-Est;

4.7. à prendre des mesures vigoureuses en interdisant l'accès à l'espace aérien des pays membres de la CEAC aux appareils ou aux transporteurs aériens qui ne répondent pas aux normes de sécurité aérienne en vigueur.

5. L'Assemblée invite en outre la CEAC :

5.1. à poursuivre son objectif d'harmonisation et d'intégration des systèmes européens de contrôle de la navigation aérienne afin d'accroître les capacités de trafic tout en préservant la sécurité aérienne;

5.2. à prendre des mesures immédiates, en étroite coopération avec Eurocontrol, pour appliquer la stratégie institutionnelle adoptée par les ministres de la CEAC lors de leur réunion du 14 février 1997;

5.3. à étudier la part qu'il serait souhaitable qu'occupe à l'avenir, dans l'ensemble de l'aviation civile, l'importante industrie européenne du charter, notamment, dans le contexte de l'actuelle dérégulation;

5.4. à œuvrer en faveur du démantèlement des monopoles des services d'assistance au sol sur certains aéroports, compte tenu de ce que les prix excessifs facturés par eux nuisent aux intérêts du consommateur et provoquent une concurrence déloyale;

5.5. à étudier les possibilités d'assurer un accès rapide et respectueux de l'environnement aux aéroports, avec notamment des liaisons permettant l'enregistrement sur des trains directs, renforçant ainsi l'efficacité des aéroports;

5.6. à poursuivre ses efforts en vue de réduire la pollution et le bruit, en étroite coopération avec l'Union européenne et en complétant l'œuvre considérable accomplie dans ce domaine par d'autres organisations, dont l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les associations de compagnies aériennes et les constructeurs aéronautiques. La CEAC devrait notamment donner suite à sa déclaration de politique en matière d'environnement et favoriser la diffusion d'appareils moins polluants et moins bruyants dans le monde entier;

5.7. à redoubler ses efforts dans le domaine de la sécurité des transports aériens pour assurer un taux de contrôle des bagages enregistrés de 100 %;

5.8. à reconnaître que la vocation des aéroports est de servir les passagers et qu'il faut toujours veiller à assurer la facilité des procédures et à éviter les retards et les files d'attente, ainsi qu'à réaliser que les passagers ne tirent pas nécessairement profit de l'agrandissement des aéroports;

5.9. à étudier la possibilité de créer des récompenses européennes qui seraient attribuées aux aéroports internationaux et régionaux d'Europe les plus respectueux des passagers;

5.10. à intensifier, en coopération avec l'OACI et l'Union européenne, ses efforts dans le domaine de la fiabilité des appareils, notamment pour ce qui est des contrôles à cet égard;

5.11. à poursuivre les travaux accomplis par son organe associé, les Autorités conjointes de l'aviation, en instaurant une structure institutionnelle appropriée pour une autorité européenne en matière de sécurité

6. L'Assemblée invite la France à développer davantage l'accès à Strasbourg par les compagnies aériennes, nationales ou étrangères, permettant ainsi à cette ville de réaliser pleinement ses potentialités de «capitale européenne».

7. Enfin, l'Assemblée invite les gouvernements des pays européens qui ne l'ont pas encore fait à adhérer à la CEAC et à Eurocontrol.