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

COUNCIL OF EUROPE
CONSEIL DE L'EUROPE

Résolution 1217 (2000)[1]

Politiques européennes du transport aérien – la nécessité d'un véritable «ciel unique européen»

Assemblée parlementaire

1. Alors que la demande augmente rapidement dans le secteur du transport aérien, le cadre européen de gestion du trafic aérien, hétérogène, a besoin, d'urgence, d'être rénové et intégré pleinement au niveau du continent tout entier. La situation est actuellement critique en matière de retards, déjà importants et qui ne font que s'aggraver, causant de grosses pertes économiques pour tous les participants du marché. Cela est dû essentiellement à une coordination insuffisante entre les centres de contrôle du trafic aérien et à une insuffisance de possibilités en matière de couloirs et d'espaces aériens par-delà les frontières nationales. Cette situation n'est plus tolérable, alors même que les passagers devraient être au centre des préoccupations du transport aérien; alors qu'il est essentiel pour le rapprochement européen de disposer de transports aériens qui soient à la fois efficaces et sûrs; et alors que l'on dispose déjà de la technologie nécessaire pour concrétiser un «ciel unique européen», grâce à la navigation assistée par satellite et aux capacités informatiques.

2. L'Assemblée reconnaît les vaillants efforts de la Conférence européenne de l'aviation civile (Ceac) et d'Eurocontrol pour éviter une aggravation supplémentaire des retards en fonction des paramètres du cadre actuel de la gestion du trafic aérien. Elle voit en particulier dans la nouvelle Convention révisée d'Eurocontrol une avancée majeure en direction d'un système intégré de gestion du trafic aérien (GTA). Elle invite tous les Etats membres à ratifier rapidement la convention, pour que cette dernière puisse entrer rapidement en vigueur. L'Assemblée invite également l'Union européenne à adhérer rapidement à Eurocontrol, en raison notamment du rôle actif de l'Union européenne en faveur de l'intégration de la GTA.

3. Cependant, les Etats membres de la Ceac et d'Eurocontrol, qui, au cours de la dernière décennie, ont libéralisé l'industrie de l'aviation civile, doivent maintenant faire de même pour la GTA en prenant en considération, au-delà des prérogatives nationales, une Europe qui a grand besoin de la conception d'un système de GTA qui couvre l'ensemble du continent, qui soit unifié et totalement intégré. Il est particulièrement urgent d'agir pour ce qui est du goulet d'étranglement constitué par les régions de la Suisse, de l'Italie, de l'Espagne et de la France, où se produit la plupart des retards qui se répercutent et s'amplifient ensuite dans tout le continent.

4. En vue d'un meilleur fonctionnement du système de GTA, il faudra également introduire une séparation entre les prestataires de services de GTA - qui, qu'ils soient publics ou privés, devraient être indépendants par rapport aux gouvernements – et une autorité de tutelle européenne pour la GTA, de préférence Eurocontrol. Cette dernière devrait conserver la responsabilité de la sécurité, de l'utilisation optimale de l'espace aérien, de l'efficience économique et de l'interopérabilité entre les divers éléments qui composent le système.

5. L'Assemblée se félicite du fait que la Ceac et Eurocontrol s'ouvrent en accueillant des membres d'Europe centrale et orientale, dont la pleine participation à un «ciel unique européen» est vitale pour l'avenir du continent, y compris pour la bonne réussite de l'élargissement de l'Union européenne. Dans la mesure où il est possible de mettre rapidement en place un «ciel unique européen», la Ceac et Eurocontrol doivent recevoir un financement à la hauteur des missions accrues qui seront les leurs.

---

1. Discussion par l'Assemblée le 27 juin 2000 (18e séance) (voir Doc. 8759, rapport de la commission des questions économiques et du développement, rapporteur: M. Billing). Texte adopté par l'Assemblée le 27 juin 2000 (18e séance).

6. Au-delà du besoin urgent d'un «ciel unique européen», l'avenir de l'industrie du transport aérien en Europe dépendra de plus en plus d'une augmentation des capacités aéroportuaires – notamment un meilleur accès par route et par rail, et une amélioration des infrastructures d'enregistrement – et du maintien, lorsque cela est approprié, d'une saine concurrence dans l'industrie du transport aérien. On continue à avoir besoin, de façon urgente, d'une approche stratégique intégrée à l'établissement d'un système de transport européen, dans lequel les chemins de fer en particulier pourraient devenir une solution viable de remplacement des déplacements par avion sur les moyennes distances.

7. Enfin, l'Assemblée invite la Ceac à établir, en coopération avec l'Union européenne, une charte des droits des passagers des compagnies aériennes applicable dans tous les Etats membres de la Ceac, qui traiterait en particulier des dédommagements en cas de retards exagérés et d'annulations de vols imputables aux compagnies aériennes, des surréservations et de l'application des droits des passagers à mobilité réduite ou des enfants. A cet égard, l'Assemblée se félicite du fait que la Ceac progresse en vue d'un accord sur le traitement réservé aux personnes répondant à ces situations et espère que cet accord verra bientôt le jour.