

E 4353

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2008-2009

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 17 mars 2009

Annexe au procès-verbal de la séance
du 17 mars 2009

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil
modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 fixant des règles communes en
ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de
la Communauté.

COM (2009) 121 final.



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 12 mars 2009 (13.03)
(OR. en)**

7500/09

**Dossier interinstitutionnel:
2009/0042 (COD)**

**AVIATION 41
CODEC 349**

PROPOSITION

Origine: la Commission européenne

En date du: 11 mars 2009

Objet: Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant.

p.j.: COM(2009) 121 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 10.3.2009
COM(2009) 121 final

2009/0042 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne
l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté**

EXPOSÉ DES MOTIFS

Introduction

1. La crise économique et financière globale d'une gravité et d'une ampleur considérable affecte désormais gravement l'activité des transporteurs aériens. Elle a entraîné une chute marquée du trafic aérien pendant la saison de planification d'hiver 2008/2009. La saison de planification d'été 2009 sera également affectée par la crise économique.

Après six années de croissance d'en moyenne 3%, Eurocontrol s'attendait en décembre 2008 à une chute du nombre des vols de 3% en 2009 en Europe, après une absence de croissance en 2008. Le 25 février 2009, Eurocontrol a révisé ses estimations et prévoit une baisse comprise entre -8.1% et -1.4% avec un scénario probable à -4.9%. Eurocontrol note que le trafic s'est effondré à la fin de l'année 2008, avec une chute de 7% pour le seul mois de décembre. Selon Eurocontrol, le trafic des compagnies aériennes à bas coûts a connu sa première baisse depuis 15 ans avec 4 600 vols en novembre 2008, soit 6.1% de moins qu'en novembre 2007. L'aviation d'affaires enregistre une baisse de 16% en décembre 2008 par rapport à décembre 2007.

Plus de 80% des aéroports européens ont enregistré des baisses du trafic (pour janvier 2009, une baisse de 8% à 10% du trafic passagers et de 25% à 30% pour le trafic de fret), ce qui implique que la crise économique affecte la globalité du transport aérien européen.

2. Les chiffres avancés par les opérateurs européens du secteur (AEA) permettent d'apprécier la gravité de la situation. En décembre 2008, la baisse du trafic du fret a été de 21.4%. La chute du trafic passagers devrait être de 4% en 2009. Les opérateurs soulignent qu'au cours des 25 dernières années, des chutes similaires du trafic ne se sont produites qu'à trois occasions: en 1986, à cause des événements de Tchernobyl et de la guerre en Libye; en 1991, à cause de première guerre du Golfe et en 2001/2002 à cause des attentats terroristes aux Etats-Unis. L'AEA prévoit des coupes de capacités durant l'été 2009 comprises entre -6% et -8% en nombre de vols et de -9 à -12% en termes de sièges offerts (available seat kms).

3. Selon l'Association du transport aérien international (IATA), le volume de fret s'est contracté de 22.6% au niveau international et de plus de 21% pour les compagnies européennes en décembre. Les chiffres publiés le 26 février 2009 font état d'une baisse de 5.6% du trafic passagers et de 23.2% du fret en janvier 2009 par rapport à janvier 2008. IATA note que les transporteurs européens ont compensé en partie une baisse de 5.7% en réduisant leur capacité de 3.6%.

4. La Commission considère que la crise économique actuelle ainsi que les réajustements ultérieurs des services (suspension, réduction de fréquences) constituent des circonstances exceptionnelles qui ont une incidence négative sur les compagnies aériennes. Par conséquent, les dispositions du règlement n° 95/93 relatif à l'attribution des créneaux horaires devraient être interprétées par les coordonnateurs de façon à assurer aux compagnies aériennes qu'elles ne risquent pas de perdre leurs créneaux horaires non utilisés en raison des conséquences de la crise économique (règle du "créneau utilisé ou perdu").

5. En l'absence d'une décision visant à préserver le statut de droit acquis de ces créneaux, les compagnies risquent de maintenir les capacités existantes alors même que la demande se trouve sensiblement réduite, ce qui aggraverait les difficultés économiques présentes.

Les dispositions du règlement sur les créneaux horaires

6. Le point de référence du règlement, comme indiqué dans son article 10, paragraphe 2, est l'attribution et l'utilisation des créneaux au cours d'une saison (principe "on s'en sert ou on le perd"), et en particulier, la situation en fin de saison, après l'utilisation effective des créneaux. L'article dispose, notamment, que seuls les transporteurs aériens qui peuvent démontrer à la satisfaction du coordonnateur qu'ils ont exploité leurs créneaux, avec l'autorisation du coordonnateur, pendant au moins 80% du temps au cours de la période pour laquelle ils leur avaient été attribués, auront droit à la même série de créneaux pour la saison correspondante suivante.

7. En outre, le règlement, dans son article 8, paragraphe 2 et son article 10, paragraphe 2, prévoit le calcul du taux d'utilisation en fin de saison, une fois que les créneaux ont été exploités et aux fins de l'acquisition des droits pour la saison correspondante suivante.

8. L'article 10, paragraphe 4, donne une liste de motifs qui peuvent être invoqués par les transporteurs aériens pour justifier la non utilisation des créneaux alloués au cours d'une saison de planification horaire. Le point 'a' de cette liste mentionne de manière non exhaustive les circonstances imprévisibles et irrésistibles sur lesquelles le transporteur n'a aucune prise.

9. Le règlement est fondé sur le principe que l'allocation et la surveillance de l'utilisation des créneaux horaires incombent au coordonnateur (articles 4, paragraphe 5, et 6). Le coordonnateur doit accomplir ses tâches non seulement en toute indépendance, mais aussi en agissant de façon neutre, non discriminatoire et transparente (article 4, paragraphes 2 et 3). De ce fait, ni la Commission ni aucun État membre ne peut imposer aux coordonnateurs des consignes qui pourraient remettre en cause leur indépendance.

On peut donc conclure qu'en appliquant l'article 10, paragraphes 2 et 4, le coordonnateur doit agir en conformité avec les principes indiqués à l'article 4 précité.

10. Dans cette situation, il y a un risque que les États membres donnent une interprétation différente au règlement ce qui conduirait à un manque de cohérence dans l'application de l'article 10(4) du règlement au sein de la Communauté. Cette situation est déjà intervenue lors de la crise du secteur aérien après les attentats terroristes des États-Unis. Il est donc nécessaire que la Communauté intervienne en vue de garantir, tel qu'elle l'a fait en 2002 et en 2003 avec l'introduction des articles 10bis et 10ter, de façon claire et nette la sécurité juridique en ce qui concerne l'application de la règle "créneau utilisé ou perdu" pour les saisons de planification touchées par la crise.

11. Il est donc proposé d'insérer dans le règlement un nouvel article 10 quater disposant que les coordonnateurs acceptent, dans le contexte de la crise économique, que les transporteurs aériens ont droit pour la saison de planification d'été 2010 aux mêmes créneaux qui leur avaient été attribués pour la saison de planification d'été 2009 (29 mars 2009 – 24 octobre 2009).

12. En vue d'éviter de gaspiller la capacité des créneaux au cours des saisons touchées par la crise, les créneaux non-utilisés pendant la saison d'été 2009 peuvent être ré-attribués pour le reste de la saison par les coordonnateurs comme créneaux "ad hoc" et peuvent être utilisés par d'autres transporteurs aériens sans donner droit au statut de préséance historique.

13. La Commission continuera d'analyser l'impact de la crise économique sur le secteur aérien. Si la situation continue de se détériorer durant la saison d'hiver 2009-2010 (25 octobre 2009 – 27 mars 2010) la Commission pourra décider du renouvellement de ce régime pour la saison d'hiver 2010-2011.

Calendrier

14. Un aspect important de la présente proposition est le calendrier. L'attribution initiale des créneaux a lieu au cours des conférences de l'IATA pour la planification des horaires, en novembre pour la saison d'été suivante, et en juin pour la saison d'hiver suivante. Par conséquent, les créneaux pour l'été 2010 seront attribués lors de la conférence de planification horaire de novembre 2009, alors que les créneaux pour la saison d'hiver 2010/2011 seront attribués en juin 2010.

L'article 10, paragraphe 3 du règlement prévoit que les transporteurs aériens peuvent reverser des créneaux dans le pool avant le 31 janvier pour la saison d'été suivante et avant le 31 août pour la saison d'hiver suivante, sans que cela affecte le calcul du taux d'utilisation des créneaux qui leur restent.

Selon les lignes directrices mondiales de planification horaire d'IATA, une fois identifié le droit à l'"acquisition" des créneaux, les coordonnateurs doivent indiquer à chaque compagnie le détail de ses "droits acquis" en matière de créneaux horaires, dès que ceux-ci ont été déterminés par le coordonnateur, et au plus tard:

- le troisième lundi d'avril pour les créneaux consignés comme "acquis", tels qu'effectivement exploités lors de la saison d'hiver précédente
- le troisième lundi de septembre pour les créneaux consignés comme "acquis", tels qu'effectivement exploités jusqu'à ce moment pendant la saison d'été en cours.

15. Bien que l'attribution des créneaux pour la saison de planification d'été 2009 se soit achevée au 31 janvier 2009, la modification du règlement permettrait encore aux compagnies aériennes d'ajuster leur activité, de réduire les capacités existantes en vue de respecter la règle du "créneau utilisé ou perdu". Étant donné que la saison d'été 2009 commence le 29 mars, la règle proposée devrait donc entrer en vigueur le plus vite possible.

16. Dans le cas contraire, il existe un risque important d'actions en justice par les transporteurs aériens auxquels ont été attribués des créneaux dans des aéroports où les coordonnateurs n'ont pas accepté le motif de circonstances exceptionnelles dues à la crise économique pendant la saison d'été 2009.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission¹,

vu l'avis du Comité économique et social européen²,

vu l'avis du Comité des régions³,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁴,

considérant ce qui suit:

- (1) La crise économique et financière globale affecte désormais gravement l'activité des transporteurs aériens. Elle a entraîné une chute marquée du trafic aérien pendant la saison de planification d'hiver 2008/2009. La saison de planification d'été 2009 sera également affectée par la crise économique.
- (2) Pour que la non-utilisation des créneaux attribués pour la saison d'été 2009 ne fasse pas perdre aux transporteurs aériens leur droit à ces créneaux, il est nécessaire d'indiquer clairement et sans ambiguïté que cette saison est affectée par ladite crise économique. La Commission continuera d'analyser l'impact de la crise économique sur du secteur aérien. Si la situation continue de se détériorer durant la saison d'hiver 2009-2010, elle pourra décider du renouvellement total ou partiel de ce régime pour la saison d'hiver 2010-2011.
- (3) Il convient donc de modifier en conséquence le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté⁵. Cette modification ne porte

¹ JO C du , p. .

² JO C du , p. .

³ JO C du , p. .

⁴ JO C du , p. .

⁵ JO L 14 du 22.1.1993, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 894/2002 du Parlement européen et du Conseil (JO L 142 du 31.5.2002, p. 3), le règlement (CE) n° 1554/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 (JO L 221 du 4.9.2003, p. 1) et le règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 (JO L 138, 30.4.2004, p. 50).

en aucun cas atteinte aux pouvoirs de la Commission européenne au titre de l'application des articles 81 et 82 du traité CE.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'article 10quater suivant est inséré dans le règlement (CEE) n° 95/93:

"Article 10quater

Aux fins de l'article 10, paragraphe 4, les coordonnateurs acceptent que les transporteurs aériens aient droit, au cours de la saison de planification horaire de l'été 2010, aux mêmes séries de créneaux horaires que celles qui leur avaient été attribuées pour la saison de planification horaire de l'été 2009 en conformité avec le règlement. La Commission continuera d'analyser l'impact de la crise économique sur le secteur aérien. Si la situation continue de se détériorer durant la saison d'hiver 2009 -2010, elle pourra, conformément à la procédure visée à l'article 13, paragraphe 2, décider du renouvellement total ou partiel de ce régime pour la saison d'hiver 2010-2011".

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président