

006386/EU XXIII.GP  
Eingelangt am 26/01/07

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 24.1.2007  
SEC(2006) 1687

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

*Document accompagnant la*

**Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité  
économique et social européen et au Comité des régions**

**Un plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en  
Europe**

**Analyse d'impact succincte**

{COM(2006) 819 final}  
{SEC(2006) 1686}

## Résumé

### Introduction

Sous l'effet de la libéralisation, de la croissance économique et de l'intégration du marché, le trafic aérien en Europe est un secteur en pleine croissance: le nombre de passagers sur les vols intérieurs communautaires a connu une croissance annuelle moyenne de 4,9 % au cours de la période 1995-2003, le trafic passagers ayant même augmenté de 5,8 % en 2005. D'une façon générale, le nombre de vols effectués conformément aux règles de vol aux instruments (IFR) devrait doubler d'ici 2025.

Malgré une augmentation potentielle de 60 % de la capacité du réseau aéroportuaire, plus de 60 aéroports arriveront à saturation au cours des 20 années à venir. Si aucune nouvelle mesure n'est prise, les 20 plus grands aéroports seront saturés au moins 8 à 10 heures par jour en raison du déséquilibre des capacités. Pour répondre à cette demande, la solution pourrait consister à adapter les schémas de distribution en exploitant les capacités inutilisées des aéroports secondaires ou à créer des aéroports de délestage (jusqu'à 10 nouveaux aéroports de grande taille et 15 aéroports de taille moyenne) à proximité des aéroports saturés.

Si l'initiative «ciel unique européen» apporte des réponses structurelles au problème de la saturation de l'espace aérien, il est largement admis que la capacité des aéroports (pistes, côté piste et terminaux) constitue le grand défi de demain pour le système de transport aérien. La capacité de décollage et d'atterrissage constitue, dans les plateformes aéroportuaires saturées, un problème urgent qui a des répercussions négatives sur la compétitivité mondiale des compagnies aériennes européennes.

### Objectifs

Les **objectifs généraux** de la communication de la Commission sont également relayés par d'autres initiatives, telles que la création du ciel unique européen. Les objectifs généraux sont les suivants:

- (a) développer les capacités nécessaires pour faire face à la demande croissante:
  - en favorisant une utilisation plus rationnelle des capacités actuelles du réseau des aéroports européens,
  - en augmentant la capacité du réseau des aéroports européens,
  - en améliorant l'accès aux aéroports;
- (b) maintenir ou renforcer la sécurité dans les aéroports;
- (c) promouvoir le développement durable;
- (d) réaliser un système de transport aérien performant au regard des coûts et de l'efficacité.

Les **objectifs spécifiques** sont ceux qui figurent dans la communication de la Commission. Il s'agit d'objectifs échelonnés à atteindre dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'action afin de permettre la réalisation des objectifs généraux. Ces objectifs spécifiques peuvent se résumer comme suit:

- (a) encourager une meilleure utilisation du réseau aéroportuaire;
- (b) libérer les capacités inutilisées de certains aéroports;
- (c) accroître la capacité des différents aéroports (en utilisant les pistes existantes) dans des conditions d'exploitation normales et défavorables;
- (d) renforcer la ponctualité des aéronefs au départ;
- (e) favoriser les liaisons ferroviaires pour mettre en réseau les aéroports concernés;
- (f) améliorer la sécurité dans des conditions d'exploitation normales et défavorables;
- (g) réduire au maximum les incidences sur l'environnement (bruit et émissions).

Les **objectifs opérationnels** sont liés aux mesures à évaluer dans le plan d'action proposé, consistant notamment:

- (a) à améliorer le calcul des capacités aéroportuaires et la circulation de l'information;
- (b) à améliorer la coordination entre les aéroports afin d'améliorer la planification des capacités (dans une optique de réseau);
- (c) à encourager l'utilisation d'autres moyens de transport, et notamment à remplacer le transport aérien par le transport ferroviaire le cas échéant;
- (d) à faciliter la prise de décision et à créer des incitations en faveur d'une meilleure utilisation des infrastructures aéroportuaires existantes par une amélioration du cadre réglementaire;
- (e) à promouvoir l'utilisation de systèmes de surveillance et de contrôle modernes;
- (f) à encourager l'adoption de procédures et de technologies nouvelles;
- (g) à promouvoir de nouvelles approches concernant la protection de l'environnement aux abords des aéroports;
- (h) à étudier les critères pouvant régir une aide financière éventuelle en faveur des aéroports (UE, BEI, etc.).

## Consultation et expertise

La Commission a entamé un processus de consultation au cours du dernier trimestre de 2005 afin de recueillir les commentaires et les suggestions des parties intéressées. Cet exercice s'est déroulé conformément aux normes minimales applicables en matière de consultation, telles qu'elles sont définies dans la communication de la Commission du 11 décembre 2002 [COM(2002) 704].

Les choix stratégiques découlant de cette consultation sont évalués dans la présente analyse d'impact. Outre l'option consistant à ne pas intervenir, dix mesures ont été analysées, qui relèvent de trois autres grandes options.

## Options

La première option consiste à promouvoir les actions volontaires du secteur privé qui visent à favoriser une meilleure utilisation des infrastructures existantes. L'émission de billets combinés air-rail pourrait avoir une incidence positive sur les activités aéroportuaires. L'efficacité de cette mesure pourrait être renforcée par des mesures d'accompagnement peu coûteuses, comme l'application des codes IATA, qui améliorent la qualité des services. La faisabilité des mesures nécessitant des investissements élevés, bien que théoriquement réalisables, devrait être évaluée au cas par cas. L'aptitude des plans de convergence et de réalisation des capacités locales (LCIP) à libérer les capacités inutilisées pourrait être renforcée si tous les exploitants d'aérodromes concernés au sein du réseau participaient volontairement à ce processus de planification à moyen terme. Les rapports de situation de la commission d'examen des performances pourraient comprendre davantage d'informations relatives à la planification du trafic et des capacités.

La deuxième option vise à améliorer l'utilisation des infrastructures existantes par une coordination à l'échelon communautaire. Cette option comprend six mesures. Premièrement, les aéroports devraient élaborer des méthodes cohérentes d'évaluation des capacités. Cette mesure permettrait d'établir un inventaire des capacités à l'échelle communautaire et des critères d'évaluation comparative pour les exploitants d'aéroports. Deuxièmement, la diffusion rapide des résultats utiles de la recherche sur les procédures et les progrès techniques pourrait accélérer l'innovation technologique. Troisièmement, il faudrait prendre en considération la nécessité de surveiller le fonctionnement des aéroports, notamment en favorisant la mise en œuvre des meilleures pratiques en matière de gestion des capacités aéroportuaires. Quatrièmement, tous les intervenants concernés par la gestion opérationnelle des aéroports devraient formaliser leurs relations en organisant un cadre de prise de décision en collaboration, de manière à améliorer la ponctualité des flux de trafic. La ponctualité conduit à une utilisation plus efficace de l'ensemble du système de transport aérien. Cinquièmement, les systèmes avancés de guidage et de contrôle de la circulation de surface (A-SMGCS) contribuent largement à donner aux pilotes une meilleure connaissance de la situation, surtout lorsque les conditions météorologiques sont défavorables. Enfin, le financement de projets intermodaux au titre du RTE-T devrait bénéficier d'une priorité suffisamment élevée, dans la mesure où il conduit à une utilisation plus efficace des infrastructures d'accès aux aéroports.

La troisième option consiste à favoriser la mise à disposition de nouvelles infrastructures. Dans le cadre de cette option, deux mesures ont été analysées. L'établissement de critères d'évaluation comparative et la diffusion d'informations (lignes directrices) sur les politiques de protection de l'environnement pourraient réduire les nuisances environnementales du transport aérien. La Banque européenne d'investissement pourrait s'engager plus activement dans le financement de projets relatifs aux aéroports par l'intermédiaire de l'initiative JASPERS.

## **Analyse d'impact**

La plupart des mesures analysées présentent des effets positifs sur les capacités et la réduction des retards. L'émission de billets combinés air-rail, l'accès ferroviaire aux aéroports, le plan local de convergence et de réalisation (LCIP), la mise en œuvre des résultats de la recherche validés, l'introduction de la prise de décision en collaboration (CDM) et les systèmes avancés de guidage et de contrôle de la circulation de surface (A-SMGCS) ont une incidence positive sur la sécurité. Les autres mesures sont neutres pour la sécurité. L'impact qui varie plus (du positif au négatif) concerne les incidences sociales et environnementales. Sur la base des données quantitatives limitées disponibles, on peut raisonnablement supposer qu'il existe un équilibre satisfaisant entre les coûts et les avantages prévus. La plupart des mesures devraient produire rapidement leurs effets (en particulier les retombées positives et les avantages).

## **Comparaison des options**

L'analyse a confirmé la nécessité d'équilibrer à bon escient les mesures qui pourraient toutes être mises en œuvre à court terme. Trois de ces mesures pourraient devenir obligatoires: il est proposé de rendre obligatoires à court terme les méthodes communes d'évaluation des capacités, tandis que les systèmes avancés de guidage et de contrôle de la circulation de surface pourraient devenir obligatoires à moyen terme et la prise de décision en collaboration, à long terme. Globalement, toutes les mesures proposées ont un bilan positif. Les mesures sont destinées à constituer un plan d'action efficace pour résoudre le problème de la capacité des aéroports dans un délai donné.

## **Suivi et évaluation**

L'analyse effectuée dans le cadre de la présente évaluation a confirmé qu'il n'y a pas de solution unique au problème du manque de capacité des aéroports en Europe. La solution réside plutôt dans l'adoption d'une combinaison de mesures, dont certaines sont intrinsèquement liées entre elles. La Commission veillera à ce que le plan d'action soit mis en œuvre dans le délai prévu et continuera de suivre l'évolution de la situation en ce qui concerne la capacité des aéroports en Europe.