

TEXTE ADOPTE n° 810

« Petite loi »

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

SESSION ORDINAIRE DE 2001-2002

7 mars 2002

RESOLUTION

sur les communications de la Commission concernant la création du ciel unique européen (COM [1999] 614 final/n° E 1406) et les transports aériens et l'environnement (COM [1999] 640 final/n° E 1407).

Est considérée comme définitive, en application de l'article 151-3 du Règlement, la résolution dont la teneur suit :

Voir les numéros : 3210 et 3624.

Transports aériens.

Article unique

L'Assemblée nationale,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur la création du ciel unique européen (COM [1999] 614 final/n° E 1406),

Vu la communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social et au Comité des régions sur les transports aériens et l'environnement (COM [1999] 640 final/n° E 1407),

Considérant que la première communication susvisée a pour objet de réduire les retards aériens et la fragmentation des espaces aériens des Etats membres, grâce à un processus analogue à celui qui a conduit à l'instauration de la monnaie unique ; que, dans cette

perspective, elle préconise, d'une part, que soit instaurée la séparation des fonctions de régulateur et d'opérateur et, d'autre part, que soit institué un régulateur unique de l'espace aérien de l'Europe ;

Considérant que cette démarche de la Commission est inspirée de la volonté d'étendre à la navigation aérienne le processus de libéralisation qui a été appliqué dans les autres secteurs, tels que les télécommunications, l'énergie, la poste et les chemins de fer ; qu'elle entraîne le risque d'une mise en concurrence peu praticable des opérateurs de services de contrôle aérien, sans pour autant contribuer à réduire réellement les retards ni à mieux faire face à la croissance du trafic ; que, dès lors, les propositions de la Commission sont de nature à faire prévaloir l'exigence de rentabilité au détriment de celle – prioritaire – de sécurité, dans un domaine au surplus qualifié de service public par la Cour de justice des Communautés européennes ;

Considérant que les conclusions du groupe à haut niveau se sont prononcées en faveur d'une séparation au moins fonctionnelle entre le régulateur et l'opérateur et de l'élaboration d'une architecture commune de l'espace aérien de l'Europe reposant sur la mise en œuvre de la convention du 27 juin 1997 révisant la convention Eurocontrol et sur une utilisation moins rigide de cet espace permettant d'en concilier plus efficacement les usages civils et militaires ;

Considérant qu'il importe que l'Europe s'oriente effectivement vers une gestion coordonnée de son espace aérien ; qu'à cet effet, des réformes, qui ne sauraient entraîner ou rendre ultérieurement obligatoire une mise en concurrence, soient entreprises au sein des Etats membres, parallèlement à la mise en œuvre de la convention Eurocontrol révisée du 27 juin 1997 ;

Considérant que, la protection militaire du ciel français demeurant prioritaire, la conciliation des usages civils et militaires de l'espace aérien doit, parce qu'elle touche à des questions de défense qui ne relèvent pas du traité instituant la Communauté européenne, s'effectuer dans le cadre d'une coopération souple et respectueuse des principes de la souveraineté nationale ;

Considérant que la deuxième communication susvisée de la Commission expose une stratégie par laquelle elle souhaite voir adoptées des normes internationales plus restrictives concernant les bruits d'avions et les émissions de gaz lors de la tenue, à l'automne prochain, de la 33e assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ; que, dans le cas où l'OACI ne parviendrait pas à répondre aux exigences de la Communauté, notamment en ce qui concerne les normes de certification acoustique des futurs avions et le retrait des avions les plus bruyants, la Commission pourrait être amenée à proposer l'adoption d'exigences européennes, en étroite coopération avec les autres régions industrialisées ;

Considérant que cette même communication prévoit un volet fiscal destiné à améliorer les performances environnementales du transport aérien ;

Considérant que le comité de l'OACI chargé de la protection de l'environnement dans l'aviation (CAEP) a recommandé, lors de sa réunion du 17 janvier 2001, qu'une nouvelle norme de bruit de – 10 dB par rapport à la norme actuelle soit applicable aux nouveaux avions ; que le CAEP, faute d'être parvenu à un accord sur un retrait progressif des avions les plus bruyants à l'échelle mondiale, a conclu à la nécessité de discussions supplémentaires, afin de replacer un tel retrait dans le cadre d'un programme équilibré de l'OACI en vue de l'atténuation du bruit ; que le CAEP a adopté, en matière de recertification, des propositions

d'amendement à l'annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale, qui permettront de certifier dans le nouveau chapitre les nouveaux avions qui n'y sont pas conformes actuellement ;

Considérant qu'en ce qui concerne la réduction des émissions gazeuses, l'assemblée générale de l'OACI devrait, au vu de la réflexion menée par le CAEP, se prononcer, d'une part, sur les moyens opérationnels qui permettront de réduire le temps de vol et d'optimiser les altitudes et, d'autre part, sur les modalités d'échange des droits d'émission ;

Considérant que la compétence exclusive de l'OACI dans la protection de l'environnement dans le domaine de l'aviation ne doit pas faire obstacle à une attitude offensive de l'Union et des Etats membres au sein de l'OACI ; qu'elle doit être prolongée à l'échelle communautaire et au sein des Etats membres ;

I. – Sur la communication sur la création du ciel unique européen

1. Demande qu'en vertu du principe de subsidiarité il soit explicitement précisé, dans le règlement fixant le cadre pour la création du ciel unique européen, que les Etats membres de la Communauté européenne choisissent librement le statut juridique de l'entité chargée d'assurer, dans l'intérêt général, le service public du contrôle aérien.

2. Juge nécessaire que les autorités françaises engagent une réflexion sur l'hypothèse d'une distinction, dans le service public du contrôle aérien, des fonctions de régulateur et d'opérateur, qui ne remettrait pas en cause l'appartenance de l'opérateur aux services de l'Etat, seuls chargés du contrôle aérien.

3. Estime nécessaire que soit poursuivie, dans le cadre d'une coopération librement consentie et dans le respect des principes de la souveraineté nationale, l'amélioration des relations entre contrôleurs civils et militaires et du partage de l'espace aérien entre aéronefs civils et militaires.

4. Estime souhaitable que la convention du 27 juin 1997 révisant la convention Eurocontrol entre en vigueur le plus rapidement possible, afin de doter l'Europe d'une gestion unifiée de son espace aérien et d'harmoniser sa politique en matière de normalisation des équipements.

II. – Sur la communication sur les transports aériens et l'environnement

1. Juge indispensable que l'Union européenne entreprenne une démarche en direction de la Fédération de Russie et des pays en développement, afin de leur souligner la nécessité pour l'Europe de trouver une solution appropriée à la question des émissions sonores des aéronefs, à défaut de laquelle le développement de l'aviation civile risquerait d'y être freiné.

2. Estime nécessaire que l'Union européenne s'efforce d'obtenir confirmation par le plus grand nombre de pays industrialisés de leur engagement à procéder à la ratification du protocole de Kyoto adopté le 11 décembre 1997, sans laquelle l'OACI ne peut poursuivre ses travaux.

3. Estime nécessaire que les Etats de l'Union européenne demandent l'abrogation de l'article 24 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, qui prévoit l'exemption fiscale du kérosène.

4. Se félicite de la stratégie de développement durable arrêtée par le Conseil européen de Göteborg des 15 et 16 juin 2001, qui met notamment l'accent sur le développement de

l'intermodalité ainsi que sur l'internalisation complète des coûts sociaux et environnementaux.

5. Demande qu'un cadre communautaire sur la réglementation des vols de nuit puisse être élaboré.

6. Juge nécessaire que les choix importants – tels que la construction du troisième aéroport ou l'ouverture de couloirs aériens – satisfassent à l'exigence de transparence.

7. Approuve les observations du rapport pour 2000 de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) par lesquelles cette dernière appelle les pouvoirs publics à être particulièrement vigilants pour éviter les problèmes déjà rencontrés du fait d'un urbanisme mal maîtrisé.

A Paris, le 7 mars 2002.

Le Président,

Signé : RAYMOND FORNI.