Politique extérieure de l'Union en matière de transport aérien - Relever les défis à venir

2012/2299(INI) - 14/05/2013 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport d'initiative de Marian-Jean MARINESCU (PPE, RO) sur la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation – Anticiper les défis à venir, en réponse à une communication de la Commission portant sur ce même thème.

Les députés soulignent les progrès accomplis dans la **création d'un marché régional de l'Union ouvert et unique** et, parallèlement, dans l'élaboration d'une approche commune de la politique extérieure de l'Union dans le domaine de l'aviation. S'ils se félicitent de la communication de la Commission et sur le rôle fondamental du secteur de l'aviation pour l'économie de l'Union, ils déplorent le nombre de réductions d'emplois planifiées par les compagnies aériennes européennes depuis 2012 (plus de 20.000 unités) alors que ce secteur emploie plus de cinq millions de travailleurs en Europe et représente 2,4% du PIB européen.

Les députés évoquent les progrès du ciel unique européen, notamment avec la mise en place du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR). Mais ils notent également les retards pris dans certains domaines et appellent la Commission à appliquer les mesures répressives à l'encontre des États membres qui ne se sont pas pliés aux délais (en ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels – BEAF, notamment).

D'une manière générale, les députés demandent à la Commission et aux États membres de faire progresser la mise en œuvre du ciel unique européen et du système SESAR afin de consolider la position de l'industrie européenne sur le marché international. **L'Union devrait en outre adopter une approche plus coordonnée et plus ambitieuse qui permettrait d'instaurer une concurrence loyale et ouverte**, étant donné que les efforts déployés au cours des 7 dernières années n'ont pas permis de parvenir à une politique extérieure globale dans le domaine de l'aviation. Dans ce contexte, les députés appellent à une plus grande convergence réglementaire en Europe afin de renforcer la position européenne sur le marché mondial.

Communication de 2005 et résolution du Parlement : les députés se félicitent des progrès accomplis en ce qui concerne les trois piliers de la politique de 2005: le principe de la désignation UE est désormais reconnu dans plus de 100 pays tiers et près de **1.000 accords bilatéraux de services aériens ont été mis en conformité avec la législation de l'Union**. Ils regrettent toutefois que certains partenaires majeurs (Chine, Inde et Afrique du Sud) n'aient pas encore accepté ces principes. D'importants avantages économiques ont résulté de ces accords en termes de sûreté et de sécurité aériennes, de gestion du trafic aérien, d'environnement, de droits des passagers, …. Toutefois, une politique extérieure forte de l'Union dans le domaine de l'aviation doit viser les marchés de croissance importants que sont **les longs courriers à destination de la région Asie Pacifique**. Des efforts sont également attendus avec des partenaires-clés tel que le Brésil.

Ils soulignent que certaines demandes que le Parlement avait formulées dans sa résolution de 2006 n'ont pas encore été satisfaites, notamment en ce qui concerne la nécessité de promouvoir des normes internationales appropriées de sûreté et de sécurité, d'assurer un traitement égal des transporteurs aériens, européens et non européens, et d'atténuer les effets négatifs sur l'environnement, même si, entre-temps d'autres objectifs ont été atteints, comme l'élargissement des compétences de l'AESA.

Marché : les députés évoquent les changements majeurs sur le marché intérieur de l'Union en raison de la part plus grande **des transporteurs à bas prix**. Pour les députés, les deux modèles d'entreprise (compagnies normales et à bas prix) pourraient trouver le moyen de se compléter. Ils observent que les prix, particulièrement bas, des billets offerts par certains transporteurs européens à bas prix sont compensés par les compagnies au moyen de pratiques déloyales en ce qui concerne les conditions de travail, telles que des normes sociales en matière de droit du travail peu élevées pour le personnel, de même qu'en matière d'investissements dans les normes de sécurité. Parmi les compagnies aériennes, il existe une forte concurrence venant des compagnies aériennes à bas prix, un segment qui représente 40% de l'offre dans l'Union européenne. Or, ces compagnies émanent d'États membres qui ont ratifié les conventions de l'OIT 87 et 98. Elles doivent donc les respecter ou être dûment sanctionnées.

Les députés soulignent également que la compétitivité des transporteurs de l'Union est notamment entravée, au niveau mondial, par **l'absence de conditions équitables de concurrence** en raison d'impôts nationaux différents, de la saturation des aéroports, du niveau élevé des redevances aéroportuaires et de gestion du trafic aérien, de l'octroi d'aides d'État aux concurrents, du coût des émissions de gaz à effet de serre et de l'application à l'extérieur de l'Union de normes sociales moins élevées et encore d'aides d'État. Ils appellent dès lors la Commission à mener une étude des différences entre États membres dans les redevances, les droits de douane, les prélèvements et les taxes et à mesurer l'impact de ces différences sur le prix des billets et les bénéfices des compagnies aériennes.

Actions futures : d'une manière générale, les députés estiment que la politique extérieure dans le domaine de l'aviation devrait respecter pleinement **le principe de réciprocité**, et devrait instaurer des conditions équitables de concurrence. Par conséquent, les députés demandent que les accords aériens avec les pays voisins comprennent les conditions réglementaires d'une **concurrence équitable**.

Dans ce contexte, les députés demandent :

- l'inclusion de conditions réglementaires portant sur la sécurité, la sûreté, les droits des passagers aériens, la formation du personnel et la certification dans les accords globaux;
- la conclusion rapide des négociations en cours avec l'Ukraine, le Liban, la Tunisie, l'Azerbaïdjan et l'Algérie et l'ouverture de mandats de négociations avec la Turquie, l'Arménie et la Libye;
- la négociation d'accords aériens globaux avec l'Australie et le Brésil ainsi qu'avec la Chine, l'Inde, les pays de l'Asie du Sud-est et les pays du Golfe;
- le plein potentiel offert par les accords sur les transports aériens passés avec les États-Unis et le Canada (y compris la levée des restrictions visant la participation étrangère dans le capital des compagnies aériennes) ;
- l'introduction de clauses-types portant sur la "concurrence loyale" dans les accords bilatéraux relatifs aux services aériens;
- l'application de normes réglementaires minimales de l'Union, en matière de coopération réglementaire, de normes dans le domaine du travail et de l'environnement et de droits des passagers, dans les accords bilatéraux.

Ils soulignent encore la nécessité de **proposer d'urgence la révision** ou le remplacement du règlement (CE) n° 868/2004 concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice aux transporteurs aériens communautaires.

Russie : les députés observent que la Russie refuse de respecter l'accord sur la suppression progressive des droits imposés pour **le survol de la Sibérie** convenue dans le cadre de l'adhésion de la Russie à l'OMC en 2011. Ils estiment qu'étant donné que les transporteurs de l'Union sont soumis à des conditions discriminatoires à long terme en raison de ces **frais de transit illégaux**, l'Union devrait être en mesure d'adopter des mesures de réciprocité **en refusant ou en limitant le transit sur son territoire**, ou, de manière générale, en instaurant des mesures relatives à l'utilisation de l'espace aérien de l'Union pour les

transporteurs aériens russes afin d'inciter ce pays à supprimer ces frais que les députés considèrent comme illégaux.

Enfin, les députés appellent l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à jouer pleinement son rôle dans le développement des cadres réglementaires applicables au secteur mondial de l'aviation. Á cet effet, ils plaident pour que la Commission reçoive un mandat de négociation afin de clarifier et de renforcer la représentation de l'Union européenne au sein de l'OACI.