












Procedure file

Informations de base		
NLE - Procédures non législatives Décision	2009/0018(NLE)	Procédure terminée
Accord CE/Canada: services aériens Voir aussi 2014/0023(NLE)		
Sujet 3.20.15.02 Coopération et accords de transport aérien		
Zone géographique Canada		

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	 Transports et tourisme	 ASSIS Francisco	22/01/2018
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		 PROUST Franck	
		 FOSTER Jacqueline	
		 RADOŠ Jozo	
		 TAYLOR Keith	
		 PAKSAS Rolandas	
	Commission au fond précédente		
	 Transports et tourisme		
	 Transports et tourisme		21/07/2009
		S&D ICĂU Silvia-Adriana	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Agriculture et pêche	3686	15/04/2019
	Justice et affaires intérieures(JAI)	2979	30/11/2009
	Transports, télécommunications et énergie	2935	30/03/2009
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Mobilité et transports	KALLAS Siim	

Evénements clés			
02/12/2009	Informations supplémentaires		Résumé
08/11/2010	Publication de la proposition législative	15380/2010	Résumé
25/11/2010	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
28/02/2011	Vote en commission		Résumé
02/03/2011	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A7-0045/2011	
24/03/2011	Résultat du vote au parlement		
24/03/2011	Débat en plénière		
24/03/2011	Décision du Parlement	T7-0107/2011	Résumé
10/01/2018	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2018)0004	
27/03/2018	Publication de la proposition législative modifiée pour reconsultation	06730/2018	Résumé
30/04/2018	Reconsultation officielle du Parlement		
10/07/2018	Vote en commission		
12/07/2018	Rapport déposé de la commission, reconsultation	A8-0254/2018	Résumé
02/10/2018	Décision du Parlement	T8-0361/2018	Résumé
15/04/2019	Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement		
15/04/2019	Fin de la procédure au Parlement		
08/05/2019	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de procédure	2009/0018(NLE)
Type de procédure	NLE - Procédures non législatives
Sous-type de procédure	Approbation du Parlement
Instrument législatif	Décision
	Voir aussi 2014/0023(NLE)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 100-p2; Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 218-p6a
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/8/12952; TRAN/7/00252

Portail de documentation					
Document annexé à la procédure		COM(2009)0062	17/02/2009	EC	
Document annexé à la procédure		08303/2009	24/11/2009	CSL	

Document de base législatif	15380/2010	08/11/2010	CSL	Résumé
Projet de rapport de la commission	PE445.990	17/12/2010	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A7-0045/2011	02/03/2011	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T7-0107/2011	24/03/2011	EP	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(2018)0004	10/01/2018	EC	
Proposition législative modifiée pour reconsultation	06730/2018	27/03/2018	CSL	Résumé
Projet de rapport de la commission	PE621.984	15/05/2018	EP	
Rapport final de la commission déposé, reconsultation	A8-0254/2018	12/07/2018	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement après reconsultation	T8-0361/2018	02/10/2018	EP	Résumé

Informations complémentaires

Parlements nationaux

[IPEX](#)

Acte final

[Décision 2019/702](#)
[JO L 120 08.05.2019, p. 0001](#) Résumé

Accord CE/Canada: services aériens

Le traité de Lisbonne, entré en vigueur le 1^{er} décembre 2009, a modifié les deux traités fondamentaux de l'Union européenne, à savoir le traité sur l'Union européenne (TUE) et le traité instituant la Communauté européenne (TCE) ? ce dernier ayant été renommé «traité sur le fonctionnement de l'Union européenne» (TFUE).

Ces modifications ont eu différents types de conséquences sur de nombreuses procédures pendantes. En premier lieu, les articles du TUE et de l'ancien TCE qui constituaient la ou les bases juridiques de toutes les propositions fondées sur ces traités ont été renumérotés conformément aux tableaux de correspondance visés à l'article 5 du traité de Lisbonne.

En outre, pour un nombre limité de propositions, l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne a entraîné un changement de leur base juridique allant au-delà d'une simple renumérotation des articles, impliquant un changement de type de procédure applicable.

Le traité de Lisbonne a également introduit de nouveaux concepts de procédure décisionnelle : l'ancienne procédure dite de «codécision» a été étendue à de nouveaux domaines et rebaptisée «procédure législative ordinaire», une nouvelle «procédure d'approbation» est venue remplacer l'ancienne procédure dite de l'«avis conforme» et de nouvelles procédures interinstitutionnelles ont été instituées pour l'adoption d'actes non-législatifs, par exemple la conclusion de certains accords internationaux.

Les propositions pendantes concernées par ces changements ont été formellement modifiées par la Commission dans une communication publiée le 2 décembre 2009 (voir [COM\(2009\)0665](#)).

Dans le cas de la proposition de décision du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, concernant la conclusion de l'accord sur les services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part, les conséquences de l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne sont les suivantes :

- l'ancienne base juridique ? article 80, paragraphe 2 ; article 300, paragraphe 2, al.1 et paragraphe 3, al.1 du traité CE ? devient article 100, paragraphe 2 ; article 218, paragraphe 6, point a) du TFUE. Il faut noter que la référence à l'ancienne base juridique correspond à la version consolidée du Traité qui était d'application immédiatement avant l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, et qu'elle peut différer de la référence contenue dans la proposition initiale de la Commission ;
- la proposition, qui relevait de l'ancienne procédure dite de «consultation» (CNS), est désormais identifiée comme procédure interinstitutionnelle non-législative (NLE).

Accord CE/Canada: services aériens

OBJECTIF: conclure un accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part.

ACTE PROPOSÉ : Décision du Conseil.

CONTEXTE : la Commission a négocié, au nom de la Communauté et des États membres, un accord sur le transport aérien avec le Canada. Celui-ci a été signé les 17 et 18 décembre 2009 et est appliqué à titre provisoire sous réserve de sa conclusion ultérieure.

Il convient maintenant que l'accord soit approuvé par l'Union et ses États membres.

ANALYSE D'IMPACT : aucune analyse d'impact n'a été réalisée.

BASE JURIDIQUE : article 100, par. 2, en liaison avec article 218, par. 6, point a) v), et par. 8, premier alinéa du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : avec la présente décision, l'accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part, est approuvé au nom de l'Union. Pour connaître le contenu matériel de cet accord, se reporter au résumé de l'ancien document législatif de base daté du 17/02/2009.

Dénonciation de l'accord : l'accord institue des procédures spécifiques pour décider, le cas échéant, des modalités de dénonciation de l'accord.

Comité mixte : des procédures appropriées sont établies pour la participation de l'Union et des États membres au comité mixte institué en vertu de l'article 17 de l'accord et aux procédures de règlement des différends prévues à l'article 21 de l'accord, ainsi que pour mettre en œuvre certaines dispositions de l'accord relatives à la sûreté et à la sécurité aériennes.

À noter qu'à la suite de l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, le 1^{er} décembre 2009, l'Union européenne se substitue et succède à la Communauté européenne et, à compter de cette date, exerce tous les droits et assume toutes les obligations de la Communauté européenne. Par conséquent, les références à "la Communauté européenne" dans le texte de l'accord s'entendent, le cas échéant, comme faites à "l'Union européenne".

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'UE.

Accord CE/Canada: services aériens

En adoptant le rapport de Silvia-Adriana Iohannis (S&D, RO), la commission des transports et du tourisme recommande que le Parlement européen donne son approbation à la conclusion de l'accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part.

Accord CE/Canada: services aériens

Le Parlement européen a adopté une résolution législative sur le projet de décision du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres, réunis au sein du Conseil, concernant la conclusion de l'accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part.

Le Parlement donne son approbation à la conclusion de l'accord.

Accord CE/Canada: services aériens

Le projet de décision du Conseil vise l'approbation, au nom de l'Union, de l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part.

Le Parlement européen est consulté à nouveau pour approbation sur le projet de décision visant à conclure l'accord au nom de l'Union.

L'accord a été signé les 17 et 18 décembre 2009, sous réserve de sa conclusion à une date ultérieure, conformément à la décision 2010/417/CE du Conseil. Il a été ratifié par tous les États membres, à l'exception de la République de Croatie. Il est prévu que la Croatie adhère à l'accord conformément à l'acte d'adhésion de 2011. L'accord doit maintenant être approuvé au nom de l'Union.

Selon le projet du Conseil, il conviendrait de mettre un terme à l'application des dispositions en matière de prise de décision et de représentation concernant diverses questions figurant dans l'accord compte tenu de l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) du 28 avril 2015 dans l'affaire C-28/12.

De plus, vu les traités, il n'est pas nécessaire de prévoir de nouvelles dispositions sur ces questions, ni sur les obligations d'information des États membres à l'égard de la Commission, telles que celles énoncées à la décision 2010/417/CE.

Par conséquent, les articles 3, 4 et 5 de ladite décision devraient cesser de s'appliquer à la date d'entrée en vigueur de la décision proposée.

Accord CE/Canada: services aériens

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Francisco Assis (S&D, PT) sur le projet de décision du Conseil concernant la conclusion, au nom de l'Union, de l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part.

La commission a recommandé que le Parlement européen donne son approbation à la conclusion de l'accord.

L'accord a été signé les 17 et 18 décembre 2009, sous réserve de sa conclusion à une date ultérieure, conformément à la décision

2010/417/CE du Conseil. Il a été ratifié par tous les États membres, à l'exception de la Croatie. Il est appliqué à titre provisoire depuis sa signature.

Le 10 janvier 2018, la Commission a présenté une proposition modifiée de décision du Conseil concernant la conclusion de l'accord en vue de tenir compte de l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne et des modifications requises par la Cour de justice de l'Union européenne dans son arrêt rendu le 28 avril 2015(3) dans l'affaire C-28/12.

Le Parlement européen est consulté à nouveau pour approbation sur le projet de décision visant à conclure l'accord au nom de l'Union.

L'accord prévoit la mise en place progressive de droits de trafic et de possibilités d'investissement ainsi qu'une coopération approfondie dans plusieurs domaines, notamment la sécurité, la sûreté, les questions sociales, les intérêts des consommateurs, l'environnement, la gestion du trafic aérien, les aides d'État et la concurrence.

Comme l'indique l'exposé des motifs accompagnant la recommandation, toutes les compagnies aériennes de l'Union européenne pourront exploiter des vols directs à destination du Canada depuis n'importe quel aéroport européen.

L'accord supprime toutes les restrictions existantes relatives aux routes, aux prix ou au nombre de vols hebdomadaires entre le Canada et l'Union européenne. Les transporteurs auront la faculté de conclure des accords commerciaux, comme des accords de partage de code, mais aussi de définir leurs tarifs dans le respect du droit de la concurrence.

L'accord comporte des dispositions en vue de l'ouverture progressive (suivant quatre phases) des marchés associée à l'octroi de libertés d'investissement plus grandes de part et d'autre. Il prévoit :

- la collaboration des deux parties afin d'atténuer les effets du transport aérien sur le changement climatique;
- la reconnaissance mutuelle des normes et la mise en place d'un système de contrôle de sûreté unique (qui permettrait de dispenser les passagers, les bagages et les marchandises en transit de nouveaux contrôles de sécurité);
- des dispositions à renforcer les intérêts des consommateurs, les parties s'engageant notamment à se consulter sur des questions telles que le dédommagement pour refus de débarquement, la définition de mesures d'accessibilité ou le remboursement des passagers;
- un dispositif rigoureux pour veiller à ce que les transporteurs ne puissent être victimes de discriminations en matière d'accès aux infrastructures ou aux subventions publiques.

Selon une étude lancée par la Commission, la conclusion d'un accord de ciel ouvert avec le Canada engendrerait une hausse de 500.000 passagers supplémentaires la première année. Dans un délai de quelques années, ce sont 3,5 millions de personnes supplémentaires qui pourront profiter des possibilités offertes par cet accord. L'accord pourrait générer un gain d'au moins 72 millions d'euros pour les consommateurs grâce à la baisse des tarifs et permettrait également de créer des emplois.

Accord CE/Canada: services aériens

Le Parlement européen a adopté par 583 voix pour, 42 contre et 23 abstentions, une résolution législative sur le projet de décision du Conseil concernant la conclusion, au nom de l'Union, de l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part.

Suivant la recommandation de sa commission des transports et du tourisme, le Parlement a approuvé la conclusion de l'accord.

L'accord prévoit la mise en place progressive de droits de trafic et de possibilités d'investissement ainsi qu'une coopération approfondie dans plusieurs domaines, notamment la sécurité, la sûreté, les questions sociales, les intérêts des consommateurs, l'environnement, la gestion du trafic aérien, les aides d'État et la concurrence.

Accord CE/Canada: services aériens

OBJECTIF : approuver, au nom de l'Union, la conclusion de l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part.

ACTE NON LÉGISLATIF : Décision (UE) 2019/702 du Conseil concernant la conclusion, au nom de l'Union, de l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part.

CONTENU : le Conseil a adopté une décision relative à l'approbation, au nom de l'Union, de l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part.

L'accord a été signé les 17 et 18 décembre 2009, sous réserve de sa conclusion à une date ultérieure. Il a été ratifié par tous les États membres, à l'exception de la Croatie dont l'adhésion est prévue conformément à l'acte d'adhésion de 2011.

L'accord prévoit la mise en place progressive de droits de trafic et de possibilités d'investissement ainsi qu'une coopération approfondie dans plusieurs domaines, notamment la sécurité, la sûreté, les questions sociales, les intérêts des consommateurs, l'environnement, la gestion du trafic aérien, les aides d'État et la concurrence.

L'accord supprime toutes les restrictions existantes relatives aux routes, aux prix ou au nombre de vols hebdomadaires entre le Canada et l'Union européenne. Les transporteurs auront la faculté de conclure des accords commerciaux, comme des accords de partage de code, mais aussi de définir leurs tarifs dans le respect du droit de la concurrence.

L'accord comporte des dispositions en vue de l'ouverture progressive (suivant quatre phases) des marchés associée à l'octroi de libertés d'investissement plus grandes de part et d'autre. Il prévoit :

- la collaboration des deux parties afin d'atténuer les effets du transport aérien sur le changement climatique;
- la reconnaissance mutuelle des normes et la mise en place d'un système de contrôle de sûreté unique (qui permettrait de dispenser les passagers, les bagages et les marchandises en transit de nouveaux contrôles de sécurité);
- des dispositions à renforcer les intérêts des consommateurs, les parties s'engageant notamment à se consulter sur des questions telles que le dédommagement pour refus de débarquement, la définition de mesures d'accessibilité ou le remboursement des passagers;
- un dispositif rigoureux pour veiller à ce que les transporteurs ne puissent être victimes de discriminations en matière d'accès aux infrastructures ou aux subventions publiques.

La décision du Conseil met un terme à l'application des dispositions en matière de prise de décision et de représentation concernant diverses questions figurant dans l'accord compte tenu de l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) du 28 avril 2015 dans l'affaire C-28/12.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 15.4.2019.