

Procedure file

Informations de base	
INI - Procédure d'initiative	2012/2299(INI)
Politique extérieure de l'Union en matière de transport aérien - Relever les défis à venir	
Sujet	
3.20.01 Transport aérien de personnes et fret	
3.20.01.01 Sécurité aérienne	
3.20.15.02 Coopération et accords de transport aérien	
3.40.05 Industries aéronautique et spatiale	
3.40.14 Compétitivité industrielle	
3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	
6.20 Politique commerciale commune en général	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		05/11/2012
		PPE MARINESCU Marian-Jean	
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		S&D LEICHTFRIED Jörg	
		ALDE BENNION Phil	
		Verts/ALE LICHTENBERGER Eva	
		ECR FOSTER Jacqueline	
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	INTA Commerce international		26/11/2012
	ECR STURDY Robert		
EMPL Emploi et affaires sociales		17/12/2012	
	PPE BACH Georges		
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.		
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.		
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Mobilité et transports	KALLAS Siim	

Événements clés			
27/09/2012	Publication du document de base non-législatif	COM(2012)0556	Résumé
22/11/2012	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
07/05/2013	Vote en commission		
14/05/2013	Dépôt du rapport de la commission	A7-0172/2013	Résumé

01/07/2013	Débat en plénière		
02/07/2013	Résultat du vote au parlement		
02/07/2013	Décision du Parlement	T7-0290/2013	Résumé
02/07/2013	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques

Référence de procédure	2012/2299(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 54
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Étape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/7/11249

Portail de documentation

Document de base non législatif		COM(2012)0556	27/09/2012	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE506.143	01/03/2013	EP	
Avis de la commission	INTA	PE504.234	21/03/2013	EP	
Amendements déposés en commission		PE508.010	28/03/2013	EP	
Avis de la commission	EMPL	PE506.104	03/05/2013	EP	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A7-0172/2013	14/05/2013	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T7-0290/2013	02/07/2013	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2013)627	28/11/2013	EC	

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

OBJCETIF : évaluer les progrès réalisés dans la mise en place de la politique extérieure de l'UE en matière d'aviation.

CONTENU : la présente communication évalue les progrès réalisés depuis [la communication de la Commission de 2005](#) dans la mise en place de la politique extérieure de l'UE en matière d'aviation et conclut que même si la politique établie en 2005 allait dans le bon sens, 7 ans plus tard, le monde de l'aviation a beaucoup changé.

D'une manière générale, la communication estime que l'aviation européenne a besoin de toute urgence d'un cadre renforcé au sein duquel la concurrence loyale et ouverte peut prospérer, grâce à une approche beaucoup mieux coordonnée au niveau européen en ce qui concerne les relations extérieures dans le domaine de l'aviation.

Progrès réalisés depuis 2005 dans la politique européenne de l'aviation : même s'il reste encore beaucoup à faire et d'importants défis à relever, il faut noter que d'immenses progrès ont été réalisés depuis 2005 dans l'ensemble des trois piliers identifiés à l'époque :

1. restauration de la sécurité juridique : la nécessité de rétablir une base juridique solide pour les relations aériennes de l'UE a été acceptée dans le monde entier, ce n'est plus un problème à quelques exceptions près. Quelque 117 pays n'appartenant pas à l'UE ont reconnu le principe de la désignation UE. Parmi ceux-ci, 55 pays ont accepté de modifier tous leurs accords bilatéraux avec les États membres de l'UE au moyen d'accords horizontaux, tandis que les autres pays l'ont fait sur une base bilatérale avec chacun des États membres de l'UE séparément. La tâche n'est cependant pas terminée pour quelques pays importants en matière de services aériens, pour appliquer complètement le principe de la désignation UE. Il s'agit notamment de l'Inde, la Chine, la Corée du Sud, l'Afrique du Sud, le Kenya, le Nigeria et le Kazakhstan ;
2. création espace aérien commun avec les pays voisins : de solides progrès ont donc été réalisés dans le but de créer un espace

aérien commun élargi. L'UE a signé des accords de transport aérien avec les Balkans occidentaux, le Maroc, la Géorgie, la Jordanie et la Moldavie, et un accord a été paraphé avec Israël. Des négociations sont en cours avec l'Ukraine et le Liban, d'autres devraient débiter bientôt avec la Tunisie et l'Azerbaïdjan, et peut-être même avec l'Arménie. L'année 2011 a marqué un tournant en ce qui concerne la reconnaissance par la Russie de la législation européenne. En septembre 2011, la Russie a, pour la première fois, décidé d'intégrer le principe de la désignation UE dans ses accords aériens bilatéraux avec les États membres et fin 2011, la Commission et le gouvernement russe ont échangé des lettres afin que soit appliqué intégralement, pour le 1^{er} juillet 2012, le document négocié, adopté et signé en 2006 concernant des principes de modernisation du système de survol des routes transsibériennes («Agreed Principles on the modernisation of the Siberian overflight system»);

3. conclusion d'accords globaux avec d'autres partenaires clés : dans le cadre du troisième pilier, l'UE a négocié quelques accords avec les principaux partenaires. Ces accords visent à combiner l'ouverture du marché, qui créera les conditions nécessaires au développement d'une concurrence loyale et ouverte grâce à la convergence réglementaire, la libéralisation en matière de propriété et de contrôle des compagnies aériennes et la résolution des problèmes liés à la conduite des affaires. Un accord de première phase a été signé avec les États-Unis en avril 2007, et un accord de seconde phase en juin 2010. Un accord a été signé avec le Canada en décembre 2009, de même qu'avec le Brésil en mars 2011. Le Conseil a aussi autorisé la Commission à négocier des accords globaux avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Les négociations avec ces pays ne sont pas encore terminées. À noter que l'accord UE-États-Unis a joué un rôle déterminant dans la modification des accords aériens internationaux qui n'étaient que de simples négociations d'accès à un marché menées sur la base de la réciprocité des avantages tirés. Pour la première fois, un accord international majeur a estimé que les conditions de concurrence devaient être examinées et harmonisées afin de garantir une concurrence loyale. D'une certaine manière, l'UE et les États-Unis ont élaboré un nouveau modèle d'accord qui facilite le rôle de l'aviation.

Nécessité d'aller de l'avant : la communication estime que pour la politique extérieure de l'UE dans le domaine de l'aviation, il est maintenant nécessaire de faire un pas en avant significatif. La révision et la mise à jour de cette politique sont en effet urgentes.

- la libéralisation non coordonnée des marchés, au niveau des États membres de l'UE avec certains pays non membres, avance à un tel rythme que si rien n'est fait pour établir une politique extérieure européenne plus ambitieuse et efficace, il sera peut-être déjà trop tard dans quelques années. Il existe toutefois une apparente intention chez les États membres de continuer à accorder des droits de trafic aérien bilatéraux à des pays tiers, sans étudier de contrepartie appropriée, ou sans prendre en compte les implications au niveau européen ;
- il y a encore de graves lacunes dans la lutte contre les restrictions en matière de propriété et de contrôle. Ces dernières risquent de figer le développement de l'industrie mondiale et de priver les transporteurs de l'UE de nouvelles sources de capitaux importantes. Il devient urgent d'étendre la portée des négociations au niveau européen à un certain nombre de partenaires de plus en plus incontournables.

Tendances : en dépit de la crise économique actuelle, le transport aérien mondial à long terme devrait croître d'environ 5% par an jusqu'en 2030, soit une augmentation composée de plus de 150%. La demande en transport aérien est principalement tirée vers le haut par la croissance économique et la prospérité. Avec un taux de croissance moyen annuel du PIB prévu à 1,9% pour l'Europe entre 2011 et 2030, contre des taux de croissance de 7,5% et 7,2% pour l'Inde et la Chine respectivement par exemple, la croissance des transports aériens devraient opérer un glissement vers les zones hors UE, l'Asie et le Moyen-Orient étant appelés à devenir le centre des flux de trafic aérien international. La moitié des nouveaux déplacements mondiaux qui viendront s'ajouter au cours des 20 prochaines années sera du trafic à destination ou en provenance de la région Asie-Pacifique, qui dépassera les États-Unis et deviendra le leader mondial du trafic aérien d'ici à 2030 avec une part de marché de 38%. Avec des taux de croissance inférieurs à la moyenne, les transporteurs de l'UE vont perdre des parts de marché face aux compagnies non-UE dans la plupart des régions. En 2003, les transporteurs de l'UE détenaient une part de marché de 29% de la capacité interrégionale dans le monde. En 2025, cette part devrait tomber à 20%. Cette tendance montre que, si rien n'est fait, les compagnies aériennes européennes seront de moins en moins capables de générer des bénéfices et de la croissance pour l'économie européenne. Dans le même temps, les transporteurs non-UE ont renforcé leur position mondiale. Par exemple, la croissance la plus rapide du trafic régional dans le monde devrait être enregistrée au Moyen-Orient, où les compagnies aériennes de la région représenteront 11% du trafic mondial en 2030, contre 7% en 2010.

Principaux objectifs de la nouvelle politique dans le domaine de l'aviation : le document expose en outre les grandes lignes de ce que devrait être la future politique en la matière. D'une manière générale, il est essentiel d'instaurer un climat professionnel qui permette aux transporteurs européens de faire face à la concurrence internationale, la politique extérieure de l'UE dans le domaine de l'aviation doit aussi insister sur l'importance d'évoluer dans un climat de concurrence loyale et ouverte.

Ces grandes lignes peuvent se résumer comme suit :

- le [règlement \(CE\) n° 868/2004](#) visait à offrir une protection contre les pratiques tarifaires et les subventions déloyales causant un préjudice aux transporteurs de l'UE pour la prestation de services de transport aérien en partance de pays non européens. Toutefois, des réclamations ont été émises pour que soient développés des instruments plus efficaces dans le secteur de l'aviation afin de protéger les intérêts européens contre les pratiques déloyales. Le règlement (CE) n° 868/2004 n'a jamais été utilisé et l'industrie affirme que la réglementation n'est pas applicable car elle a pris pour modèle les outils utilisés dans la lutte contre le dumping et les subventions déloyales dans le secteur de la vente de marchandises. Elle n'est donc pas bien adaptée aux spécificités du secteur des services aériens. Les voies de recours possibles et les aspects procéduraux de cette réglementation sont aussi considérés comme inappropriés pour un secteur de services. Un instrument mieux adapté et plus efficace devrait être mis au point pour encourager une concurrence loyale et ouverte dans les relations entre l'UE et les pays non membres en ce qui concerne les services aériens ;
- il semble en outre qu'il faille développer, idéalement au niveau de l'UE, des « clauses de concurrence loyale » à intégrer dans les accords bilatéraux respectifs sur les services aériens ;
- malgré les progrès réalisés à l'échelle mondiale vers une libéralisation du régime réglementaire pour les transports aériens internationaux, les gouvernements n'ont pas encore réformé les règles archaïques de contrôle et de propriété des compagnies aériennes. La plupart des pays conservent encore des règles stipulant que les compagnies aériennes doivent être majoritairement détenues et contrôlées par les ressortissants de leur pays, empêchant ainsi les transporteurs aériens de faire appel à d'autres investisseurs et leur interdisant l'accès aux marchés financiers. De ce fait, le secteur de l'aviation se voit imposer une structure industrielle artificielle dans qui n'existe dans aucune autre industrie. Pour réformer cette approche, il est logique de prendre le marché transatlantique comme point de départ. Étant donné que le trafic entre l'Union européenne et les États-Unis représente près de la moitié de l'activité aéronautique mondiale, ces zones représentent un bloc puissant et l'émergence de transporteurs véritablement transatlantiques créerait une dynamique importante. Le moment semble venu de prendre les mesures supplémentaires envisagées

dans l'accord UE-USA sur le transport aérien pour libéraliser la propriété et le contrôle des compagnies aériennes, pour leur permettre d'attirer des investisseurs de toute nationalité. Toutefois, cet objectif crucial d'autoriser les investissements étrangers dans les compagnies aériennes devrait être partagé plus largement à la fois sur un plan bilatéral entre l'UE et d'autres partenaires clés et sur un plan multilatéral mondial, au travers notamment de l'OACI. L'UE doit jouer un rôle plus actif en analysant comment contrer les difficultés relatives aux clauses de propriété et de contrôle actuellement en vigueur, avec le concours tout particulier des pays partageant la vision de l'UE, et en examinant la nécessité pour les compagnies aériennes d'accéder au financement en capital tout en renforçant leur attractivité sur les marchés financiers.

Enfin, la communication souligne qu'il y aurait des retombées économiques très importantes (plus de 12 milliards EUR par an) en développant au niveau de l'UE des accords de transport aérien avec les pays voisins et les partenaires principaux, en particulier sur les marchés restreints et/ou à croissance rapide. Parmi ces pays, on trouve notamment la Turquie, la Chine, la Russie, des États du Golfe, le Japon, l'Égypte et l'Inde. Il est également important de finaliser les négociations avec l'Australie et de commencer à profiter des avantages offerts par l'accord UE-Brésil, dont la ratification a malheureusement été retardée.

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

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. 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. À 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.

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

Le Parlement européen a adopté par 650 voix pour, 54 voix contre et 5 abstentions, une résolution 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.

Le Parlement souligne 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. Il se félicite de la communication de la Commission et sur le rôle fondamental du secteur de l'aviation pour l'économie de l'Union, il déplore 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.

Le Parlement évoque 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 il note également les retards pris dans certains domaines et appelle 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, le Parlement demande 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, le Parlement appelle à une plus grande convergence réglementaire en Europe afin de renforcer la position européenne sur le marché mondial.

Le Parlement souligne également l'importance de la révision actuelle du règlement relatif aux droits des passagers aériens.

Communication de 2005 et résolution du Parlement : le Parlement se félicite 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. Il regrette 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.

Il souligne que certaines de ses demandes 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 : le Parlement évoque les changements majeurs sur le marché intérieur de l'Union en raison de la part plus grande des transporteurs à bas prix. Pour le Parlement, les deux modèles d'entreprise (compagnies normales et à bas prix) pourraient trouver le moyen de se compléter. Il observe 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.

Le Parlement souligne 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. Il appelle 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.

Le Parlement évoque au passage le développement de plateformes aéroportuaires, spécialisées ou non, ainsi que le besoin urgent d'engager des fonds publics et privés à long terme dans les infrastructures aéroportuaires pour accroître la capacité des aéroports, par exemple en construisant de nouvelles pistes, et d'utiliser plus efficacement les infrastructures aéroportuaires existantes.

Actions futures : d'une manière générale, le Parlement estime 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, le Parlement demande que les accords aériens avec les pays voisins comprennent les conditions réglementaires d'une concurrence équitable.

Dans ce contexte, le Parlement demande :

- 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;
- 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.

Il souligne 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.

États-Unis : le Parlement souligne la nécessité d'atteindre pleinement les objectifs fixés dans 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 et dans la gestion de ces dernières. Il demande en particulier que des mesures soient prises pour remédier au déséquilibre actuel entre la capacité des entreprises de l'Union à pratiquer le cabotage sur le marché américain et la capacité des compagnies américaines à faire de même dans l'Union.

Russie : le Parlement observe 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. Il estime 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 le Parlement considère comme illégaux.

Enfin, le Parlement appelle 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. À cet effet, il plaide 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.