



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, 3.3.2017
C(2017) 1388 final

Monsieur le Président,

La Commission tient à remercier l'Assemblée nationale pour son avis sur la stratégie européenne pour l'aviation.

Le 7 décembre 2015, la Commission a adopté la communication "Une stratégie pour le transport aérien en Europe" {COM (2015) 598}, une initiative visant à renforcer la compétitivité du secteur en Europe, ainsi qu'une proposition de révision des règles de sécurité aérienne de l'Union européenne {COM (2015) 613}. A cette occasion, elle a souligné la contribution importante de l'aviation à l'économie de l'Union et à ses priorités politiques, notamment la croissance, la compétitivité et l'emploi.

Cette communication pose une série de constats quant aux changements auxquels le secteur de l'aviation est confronté au niveau mondial. Elle identifie les principaux défis auxquels elle doit faire face, dont certains sont également soulevés par l'Assemblée nationale dans sa résolution. La Commission identifie trois grandes priorités en réponse à ces défis: assurer un meilleur accès aux marchés en croissance tout en garantissant une concurrence loyale et la promotion des standards européens; réduire les contraintes de capacité et d'efficacité au sol et dans la gestion du trafic aérien; et maintenir des standards européens élevés en matière de sécurité, de sûreté, mais également sur les questions environnementales et sociales.


En matière d'environnement, la Commission attire l'attention de l'Assemblée nationale sur l'accord historique conclu tout récemment au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur l'adoption d'un mécanisme de marché mondial visant à réduire les émissions de l'aviation internationale. L'Union européenne et ses États membres ont joué un rôle déterminant dans la négociation de cet accord, qui constitue le tout premier accord pour réduire les émissions de CO₂ au niveau mondial. Après la ratification de l'accord de Paris par l'Union, ce nouveau mécanisme illustre l'engagement de l'Union afin de limiter le réchauffement de la planète bien en dessous de la limite des 2°C. Il constitue également un élément essentiel dans le cadre de la stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions adoptée récemment par la Commission.

*M. Claude BARTOLONE
Président de l'Assemblée nationale
Palais Bourbon
126, rue de l'Université
F - 75007 Paris*

Des réponses détaillées aux questions spécifiques soulevées par l'Assemblée nationale figurent par ailleurs dans l'annexe ci-jointe.

En espérant que ces précisions répondent aux préoccupations exprimées par l'Assemblée nationale, nous nous réjouissons par avance de la poursuite de notre dialogue politique.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre très haute considération.



*Frans Timmermans
Premier Vice-président*



*Violeta Bulc
Membre de la Commission*

Annexe

Point 2 de la résolution:

Comme le fait observer à juste titre l'Assemblée nationale, si la compétitivité se construit sur le marché domestique, les compagnies aériennes européennes doivent aussi s'employer à conserver et à renforcer leur compétitivité à l'échelle internationale. Les approches réglementaires en la matière diffèrent selon les pays. Les accords globaux de transport aérien conclus par l'UE visent, entre autres et dans la mesure du possible, à élaborer un cadre pour nos relations aériennes internationales en s'appuyant sur la convergence des réglementations dans le domaine de l'aviation.

Point 3:

Conformément à l'article 50 du traité sur l'Union européenne, un État membre ayant notifié au Conseil européen son intention de se retirer de l'Union reste un membre de l'Union, avec tous les droits et obligations d'un État membre, y compris en ce qui concerne le marché intérieur de l'aviation, jusqu'à ce que les traités cessent de s'appliquer à cet État. À ce jour, aucune notification n'a été reçue au titre de l'article 50. Il n'est donc pas possible, à ce stade, d'apporter une réponse plus précise aux questions soulevées.

Point 4:

Pour les raisons exposées au point 3, il n'est pas possible, là encore, d'apporter une réponse plus précise aux questions soulevées.

Point 5:

Le règlement (CE) n° 868/2004 en vigueur, qui reposait sur des principes antidumping, s'est avéré inopérant. C'est pourquoi la Commission procède actuellement au réexamen dudit règlement, 'instrument de l'Union visant à protéger contre les pratiques déloyales dans le domaine du transport aérien, cela en vue d'en renforcer l'efficacité. Une proposition législative en ce sens pourrait être présentée au début de l'année prochaine.

Point 6:

L'objectif des prochaines lignes directrices interprétatives de la Commission relatives à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens de l'UE est de clarifier le point de vue de la Commission concernant les conditions d'application des dispositions légales applicables, contenues dans le règlement (CE) n° 1008/2008, dans l'intérêt des transporteurs de l'UE et d'éventuels investisseurs dans des compagnies aériennes de l'UE. Par nature, ces lignes directrices ne peuvent ni assouplir, ni restreindre la notion de contrôle effectif. Cela ne pourrait être obtenu qu'au moyen d'une modification dudit règlement. La Commission a engagé la procédure en consultant les États membres sur un projet de lignes directrices. Les autorités françaises ont fait part de leur satisfaction générale à l'égard du projet présenté.

Point 7:

Le 7 juin 2016, le Conseil de l'Union européenne a accordé les autorisations de négociation portant sur des accords globaux de transport aérien entre l'UE et l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), les Émirats arabes unis (EAU), le Qatar et la Turquie. Sur la base de ces mandats, la Commission a d'ores et déjà organisé la première session de négociations avec le Qatar et d'autres sont prévues dans les prochains mois en vue d'assurer que toutes les négociations seront menées à un bon rythme. Elles porteront sur des dispositions visant à garantir une concurrence ouverte et loyale.

Point 8:

Les règles qui régissent notre marché intérieur ne peuvent pas être étendues de manière automatique au cadre international, étant donné leur fondement et leurs objectifs spécifiques. Une telle extension ne devrait être envisagée qu'au cas par cas. Cela vaut en particulier en ce qui concerne le cadre réglementaire du secteur du transport aérien international. Comme indiqué plus haut, la Commission va présenter des lignes directrices interprétatives relatives à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens de l'UE dans le but de clarifier le point de vue de la Commission concernant la manière dont les dispositions en vigueur doivent s'appliquer.

Point 9:

La Commission prend note de l'appréciation, par l'Assemblée nationale, de l'approche fondée sur la performance et sur le risque qui est présentée dans sa proposition. Elle rappelle, à cet égard, que la proposition ne préconise une approche fondée sur la performance que dans des domaines où elle s'avère plus bénéfique qu'une approche normative. L'idée sous-jacente est que ménager une certaine marge de manœuvre pour atteindre les objectifs en matière de sécurité accroîtra la conformité et stimulera l'innovation. Cette approche nécessitera bien entendu des organismes supervisés ainsi que des autorités qu'ils procèdent à des ajustements et qu'ils se forment. L'approche fondée sur le risque repose sur l'idée selon laquelle une intervention réglementaire devrait être plus forte lorsque le risque inhérent à une activité est plus élevé, et vice-versa. Il est ainsi possible de cibler les ressources et de les utiliser plus efficacement.

En ce qui concerne la sûreté, la proposition de la Commission ne vise pas à modifier la répartition existante des rôles entre les États membres et l'Union, mais reconnaît que des interdépendances existent entre la sûreté et la sécurité de l'aviation civile et impliquent une coopération accrue. De surcroît, il conviendrait que l'Agence soit autorisée à prendre des mesures pour faire face efficacement aux situations dans lesquelles on constate de telles interdépendances, notamment dans le cas du survol de zones de conflit. Enfin, la Commission estime qu'il est important qu'elle puisse s'appuyer sur l'expertise de l'Agence dans son travail.

Point 10:

La Commission admet que l'Agence doit être en mesure de répondre en temps voulu aux demandes de certification émanant des entreprises du secteur. La proposition qu'elle présente prévoit dès lors d'accorder davantage de souplesse à l'Agence en ce qui concerne le personnel financé sur le budget alimenté par les redevances et les droits.

Point 12:

La Commission soutient activement le comité de dialogue social dans le secteur de l'aviation civile et a des échanges de vues fréquents avec le comité et chacun des partenaires sociaux. Sur ce point, elle a également publié une étude portant spécifiquement sur l'emploi et les conditions de travail dans le domaine des transports aériens et des activités aéroportuaires. En outre, elle travaille en collaboration étroite avec les États membres à la définition de modèles atypiques de relations de travail.

Depuis l'adoption de la stratégie, la Commission a publié un guide pratique sur la juridiction compétente et le droit applicable, notamment le tribunal compétent en cas de litige entre un salarié et son employeur, point particulièrement important pour les travailleurs mobiles tels que les membres d'équipage. Des questions préjudicielles ont été posées à la Cour de justice de l'Union européenne concernant précisément la détermination du tribunal compétent dans les affaires impliquant des membres d'équipage. La Commission est convaincue que ces éléments permettront de clarifier la situation juridique des équipages en ce qui concerne leurs droits sociaux. Enfin, la Commission pourrait étudier la nécessité de nouvelles initiatives dans ce domaine.

Point 13:

Le règlement (CE) n° 216/2008 prévoit actuellement que les normes et pratiques recommandées (SARPs) de l'OACI relatives aux aspects environnementaux de la certification de produit liés au bruit et aux émissions sont obligatoirement intégrées dans la réglementation de l'Union. Il n'en va pas de même dans d'autres pays importants dans le secteur de l'aviation, par exemple les États-Unis, où cette obligation d'incorporation directe n'existe pas, ce qui a pour effet d'affaiblir la position de l'UE lors des négociations internationales.

La proposition de la Commission relative à un nouveau règlement sur la sécurité aérienne apporte une modification concernant ce lien automatique entre la réglementation de l'UE et l'annexe 16 de l'OACI sur les normes de certification des aéronefs et des moteurs dans les domaines du bruit et des émissions. L'objectif de ces nouvelles dispositions est, en particulier, de donner une plus grande souplesse d'action à l'Union lorsque cela est nécessaire et d'améliorer la position de négociation de l'Union et des États membres au sein de l'OACI. Si, en règle générale, la Commission n'entend pas déroger aux normes environnementales de l'OACI, l'Union jouirait d'une marge de manœuvre plus importante pour adapter les normes environnementales de l'OACI à ses besoins spécifiques, si elle le juge nécessaire, comme elle peut déjà le faire concernant les normes de l'OACI en matière de sûreté.

Point 14:

Lors de la 39^e assemblée de l'OACI, des progrès significatifs ont été accomplis concernant des mesures à l'échelle mondiale visant à lutter contre les émissions de CO₂ générées par cette activité. L'accord sur une résolution mettant en place un mécanisme de marché mondial dans le but de parvenir à une croissance neutre en carbone du secteur en 2020 et la demande présentée par l'assemblée au Conseil de l'OACI en vue de l'adoption d'une norme en matière d'émissions de CO₂ des aéronefs sont deux avancées majeures. La Commission européenne a aidé à obtenir ces résultats importants et continuera à œuvrer pour que le secteur de l'aviation apporte sa juste contribution à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de CO₂ fixés dans l'accord de Paris sur le climat.