



Document de séance

B8-1339/2016

7.12.2016

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

déposée à la suite de la question avec demande de réponse orale B8-1807/2016

conformément à l'article 128, paragraphe 5, du règlement

sur les accords internationaux en matière d'aviation
(2016/2961(RSP))

Marie-Christine Arnautu

au nom du groupe ENF

Résolution du Parlement européen sur les accords internationaux en matière d'aviation (2016/2961(RSP))

Le Parlement européen,

- vu la question à la Commission sur les accords internationaux en matière d'aviation (O-000128/2016 – B8-1807/2016),
 - vu sa résolution du 7 juin 2011 sur les accords aériens internationaux dans le cadre du traité de Lisbonne,
 - vu sa résolution du 2 juillet 2013 sur la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation,
 - vu sa résolution du 11 novembre 2015 sur l'aviation,
 - vu la stratégie européenne pour l'aviation présentée par la Commission le 7 décembre 2015,
 - vu la décision du Conseil du 8 mars 2016 autorisant la Commission à entamer des négociations sur les accords de sécurité de l'aviation avec la Chine et le Japon,
 - vu la décision du Conseil du 7 juin 2016 autorisant la Commission à entamer des négociations sur les accords sur les services aériens au niveau de l'Union avec l'ASEAN, la Turquie, le Qatar et les Émirats arabes unis,
 - vu la décision du Conseil du 1^{er} décembre 2016 autorisant la Commission à entamer des négociations sur les accords sur les services aériens au niveau de l'Union avec l'Arménie,
 - vu les trois accords aériens, dits accords «ciel ouvert», signés entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis, le Canada et le Brésil, d'autre part,
 - vu l'article 218, paragraphe 10 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'article 128, paragraphe 5, et l'article 123, paragraphe 2, de son règlement,
- A. considérant que la souveraineté des États sur leur espace aérien est consacrée par le droit international conformément aux dispositions établies par la Convention de Chicago de 1944;
- B. considérant que l'accord de transport aérien signé en avril 2007 entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, est déséquilibré et insatisfaisant au regard des intérêts européens, la réglementation américaine maintenant l'interdiction du cabotage dans son espace aérien et limitant les investissements européens dans les compagnies américaines;
- C. considérant que le protocole du 24 juin 2010 modifiant l'accord «ciel ouvert» signé en 2007 entre l'Union européenne et les États-Unis n'a apporté aucune avancée notable sur

les questions restées en suspens dans le cadre dudit accord;

- D. considérant que les prévisions de la Commission se sont à maintes reprises montrées trop optimistes sur les effets bénéfiques de tels accords aériens;
 - E. considérant qu'il existe un risque réel que certaines négociations aboutissent à des accords déséquilibrés défavorables aux transporteurs aériens européens;
 - F. considérant que plusieurs compagnies aériennes européennes et américaines se sont plaintes auprès de leurs autorités publiques respectives de distorsions de concurrence dues aux aides d'État dont bénéficieraient certaines compagnies tierces;
 - G. considérant que, ces dernières années, plusieurs prises de participation de compagnies provenant de pays tiers ont eu lieu au sein de compagnies européennes, donnant lieu à des débats et suscitant une vive émotion au sein de l'opinion;
 - H. considérant que les enjeux liés à ces accords engagent la sécurité, la sûreté et la qualité des services offerts aux passagers ainsi que l'avenir des compagnies et de l'industrie aéronautique européennes;
 - I. considérant que le résultat des négociations ne doit pas aboutir à un abaissement, voire à un abandon des normes, ce qui aurait inévitablement des conséquences négatives tant sur le plan de la sécurité et de la sûreté que sur le plan des conditions de travail des employés du secteur;
 - J. considérant que le secret dont la Commission entoure ces négociations, à l'instar de celles menées dans le cadre de l'AECG, du TTIP et du TiSA, rompt la confiance des citoyens dans les institutions supposées les représenter et défendre leurs intérêts;
 - K. considérant que, lors de l'examen en séance plénière du Parlement le 23 novembre 2016 de la question orale de la commission des transports et du tourisme relative aux accords internationaux en matière d'aviation, les réponses fournies par la Commission n'ont pas été à la hauteur des préoccupations formulées par divers députés au Parlement;
1. s'inquiète de ce que la Commission puisse vouloir ouvrir davantage le ciel européen à des compagnies de pays tiers connaissant un essor fulgurant alors que de nombreuses compagnies européennes font face à d'importantes difficultés financières;
 2. demande à la Commission de fournir un bilan exhaustif des accords aériens «ciel ouvert» entrés en vigueur en tenant compte de l'ensemble des observations que formuleront les parties intéressées;
 3. regrette le manque de transparence de la part de la Commission sur les négociations en cours;
 4. exige à cet effet que la procédure de consultation des documents confidentiels soit pleinement transparente afin que les parlementaires puissent facilement y accéder et les étudier dans de bonnes conditions de travail;
 5. réclame de la Commission qu'elle tienne le Parlement informé avant et après chaque cycle de négociation;

6. demande à la Commission de préciser le contenu des clauses de concurrence qu'elle entend introduire pour garantir une concurrence loyale et équitable entre les transporteurs européens et les transporteurs étrangers, notamment en obtenant des pays tiers l'assurance d'une réelle transparence des comptes;
7. demande à la Commission de veiller à ce que les règles de propriété et de contrôle des transporteurs aériens soient réciproques;
8. invite les États membres à adopter une attitude ferme lors des négociations, notamment en portant la plus grande attention sur les effets négatifs en matière sociale que pourraient induire les accords aériens négociés, et, le cas échéant, à autoriser sur leur territoire le gel, la restriction, voire la suppression des droits de trafic accordés aux transporteurs aériens des pays tiers concernés;
9. exige que les accords, une fois conclus, ne soient pas appliqués de manière provisoire sans l'approbation des États membres;
10. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.