



---

*Document de séance*

---

**B9-0118/2019 }  
B9-0119/2019 }  
B9-0120/2019 }  
B9-0122/2019 }  
B9-0124/2019 } RC1**

22.10.2019

# PROPOSITION DE RÉSOLUTION COMMUNE

déposée conformément à l'article 132, paragraphes 2 et 4, du règlement intérieur

en remplacement des propositions de résolution suivantes:

B9-0118/2019 (Renew)  
B9-0119/2019 (S&D)  
B9-0120/2019 (PPE)  
B9-0122/2019 (ECR)  
B9-0124/2019 (GUE/NGL)

sur les retombées négatives de la faillite de Thomas Cook sur le tourisme de l'Union européenne  
(2019/2854(RSP))

**Rosa Estaràs Ferragut**

au nom du groupe PPE

**Johan Danielsson, Agnes Jongerius, Christel Schaldemose,  
Manuel Pizarro, Sara Cerdas, Nicola Danti, Adriana Maldonado López,  
Estrella Durá Ferrandis, Alicia Homs Ginel, Lina Gálvez Muñoz,  
Isabel García Muñoz, Maria Manuel Leitão Marques, István Ujhelyi,**

RC\1191250FR.docx

PE637.859v01-00 }  
PE637.860v01-00 }  
PE637.861v01-00 }  
PE637.863v01-00 }  
PE637.865v01-00 } RC1

**Maria Grapini, Vilija Blinkevičiūtė**

au nom du groupe S&D

**José Ramón Bauzá Díaz, Dinesh Dhamija**

au nom du groupe Renew

**Carlo Fidanza, Jorge Buxadé Villalba, Angel Dzhambazki**

au nom du groupe ECR

**Elena Kountoura**

au nom du groupe GUE/NGL

**Résolution du Parlement européen sur les retombées négatives de la faillite de Thomas Cook sur le tourisme de l'Union européenne (2019/2854(RSP))**

*Le Parlement européen,*

- vu l'article 6, point d), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (le «traité FUE»),
- vu l'article 195 du traité FUE,
- vu la déclaration de la Commission du 21 octobre 2019 sur les conséquences de la faillite du groupe Thomas Cook,
- vu le règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91<sup>1</sup>,
- vu la communication de la Commission du 19 octobre 2007 intitulée «Agenda pour un tourisme européen compétitif et durable» (COM(2007)0621),
- vu la communication de la Commission du 30 juin 2010 intitulée «L'Europe, première destination touristique au monde – un nouveau cadre politique pour le tourisme européen» (COM(2010)0352),
- vu la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 relative aux droits des consommateurs, modifiant la directive 93/13/CEE du Conseil et la directive 1999/44/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 85/577/CEE du Conseil et la directive 97/7/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>2</sup>,
- vu le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté<sup>3</sup>, et notamment son article 8 sur la validité d'une licence d'exploitation, et son article 9 sur la suspension et le retrait d'une licence d'exploitation,
- vu sa résolution du 29 octobre 2015 sur les nouveaux défis et concepts pour la promotion du tourisme en Europe<sup>4</sup>,
- vu sa résolution du 29 mars 2012 sur le fonctionnement et l'application des droits établis des personnes voyageant par avion<sup>5</sup>,

---

<sup>1</sup> JO L 46 du 17.2.2004, p. 1.

<sup>2</sup> JO L 304 du 22.11.2011, p. 64.

<sup>3</sup> JO L 293 du 31.10.2008, p. 3.

<sup>4</sup> JO C 355 du 20.10.2017, p. 71.

<sup>5</sup> JO C 257 E du 6.9.2013, p. 1.

- vu sa résolution du 25 novembre 2009 sur l’indemnisation des passagers en cas de faillite d’une compagnie aérienne<sup>6</sup>,
- vu la communication de la Commission du 18 mars 2013 sur la protection des passagers en cas d’insolvabilité d’une compagnie aérienne (COM(2013)0129), dans laquelle la Commission définit des mesures pour améliorer la protection des voyageurs en cas d’insolvabilité d’une compagnie aérienne, et notamment une meilleure application du règlement (CE) n° 261/2004,
- vu le règlement (UE) n° 1309/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 relatif au Fonds européen d’ajustement à la mondialisation pour la période 2014-2020 et abrogeant le règlement (CE) n° 1927/2006 (ci-après dénommé «règlement FEM»)<sup>7</sup>,
- vu la communication de la Commission du 20 février 2014 intitulée «Une stratégie européenne pour plus de croissance et d’emploi dans le tourisme côtier et maritime» (COM(2014)0086),
- vu sa position arrêtée en première lecture le 5 février 2014 en vue de l’adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d’indemnisation et d’assistance des passagers en cas de refus d’embarquement et d’annulation ou de retard important d’un vol, ainsi que le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages<sup>8</sup>,
- vu la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées, modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 et la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 90/314/CEE du Conseil<sup>9</sup>,
- vu la communication de la Commission du 1<sup>er</sup> mars 2019 intitulée «Stratégie de l’aviation pour l’Europe: Maintenir et promouvoir des normes sociales élevées» (COM(2019)0120),
- vu sa résolution du 14 novembre 2018 intitulée «Cadre financier pluriannuel pour la période 2021-2027 – Position du Parlement en vue d’un accord»<sup>10</sup>,
- vu les conclusions du Conseil du 27 mai 2019 sur la compétitivité du secteur du tourisme en tant que vecteur de croissance durable, de création d’emplois et de cohésion sociale dans l’UE au cours de la décennie à venir,

<sup>6</sup> JO C 285 E du 21.10.2010, p. 42.

<sup>7</sup> JO L 347 du 20.12.2013, p. 855.

<sup>8</sup> JO C 93 du 24.3.2017, p. 336.

<sup>9</sup> JO L 326 du 11.12.2015, p. 1.

<sup>10</sup> Textes adoptés de cette date, P8\_TA(2018)0449.

- vu l'article 132, paragraphes 2 et 4, de son règlement intérieur,
- A. considérant que la faillite de la compagnie britannique Thomas Cook, deuxième voyageur mondial et l'un des plus anciens, a des retombées extrêmement négatives sur l'économie, le marché intérieur de l'Union, l'emploi, la confiance des consommateurs et la libre circulation des personnes au sein de l'Union et au-delà de ses frontières;
- B. considérant que la liquidation du groupe Thomas Cook a mis en péril 22 000 emplois dans le monde, dont 9 000 au Royaume-Uni, 2 500 en Espagne et plus de 1 000 en Grèce; que même s'il n'est pas encore certain qu'autant de personnes perdent leur emploi, cette faillite devrait avoir des répercussions multiples et considérables, non seulement sur le secteur touristique et des transports de l'Union, mais aussi sur toute son économie;
- C. considérant que la faillite du groupe Thomas Cook est due à de multiples facteurs, dont l'un est son incapacité à faire évoluer son modèle d'entreprise et à innover pour pouvoir face à la concurrence dans le contexte de l'économie numérique; que la situation financière du groupe Thomas Cook était déjà bien connue des autorités britanniques;
- D. considérant que l'arrêt des activités de Thomas Cook, qui exploitait des hôtels, des centres de villégiature et des compagnies aériennes dans seize pays et servait 19 millions de personnes par an, a nécessité une vaste opération de rapatriement de plus de 600 000 vacanciers de différentes régions du monde vers leur lieu d'origine;
- E. considérant que, rien que cette année, un certain nombre de compagnies aériennes se sont déclarées insolvable, ce qui a eu de graves répercussions sur les entreprises, le tourisme et les consommateurs; qu'en avril 2019, le groupe Thomas Cook a vu sa licence d'exploitation être renouvelée pour douze mois par l'autorité britannique de l'aviation civile;
- F. considérant que plusieurs États membres ont annoncé des mesures ciblées pour soutenir leur secteur touristique afin d'atténuer les répercussions négatives de la faillite du groupe Thomas Cook; qu'aucun mécanisme de soutien de l'Union n'a encore été activé;
- G. considérant que le tourisme représente environ 4 % du PIB de l'Union, qu'il emploie quelque 12,3 millions de travailleurs et crée au moins 5 % de tous les emplois (plus de 27 millions de travailleurs et presque 12 % des emplois si l'on tient compte des autres secteurs en lien avec le tourisme); que l'Europe est la première destination touristique au monde, avec une part de marché de 50,8 % en 2018; que le tourisme génère, directement et indirectement, 10,3 % du PIB total de l'UE-28 (chiffre qui devrait s'élever à 11,2 % d'ici 2027);
- H. considérant que le secteur du tourisme comprend une grande diversité de services et de professions à l'égard desquels la mobilité joue un rôle essentiel et, qu'en raison du caractère personnel des activités de ce secteur, il emploie un grand nombre de salariés; que le tourisme constitue un puissant stimulant pour de nombreux autres secteurs de l'économie; que le secteur est dominé par des petites et moyennes entreprises (PME) et des indépendants dont les activités génèrent des emplois et de la richesse dans des

régions fortement tributaires du tourisme; que le secteur du tourisme est particulièrement exposé à des risques d'origine naturelle ou humaine qui sont imprévisibles;

- I. considérant que, depuis l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, l'Union peut soutenir ou compléter les actions menées par ses États membres dans le secteur du tourisme; que, d'autre part, le tourisme ne dispose d'aucune ligne budgétaire spécifique dans le budget de l'Union, comme l'a demandé le Parlement dans sa résolution du 14 novembre 2018 sur le cadre financier pluriannuel 2021-2027, dans laquelle il demande l'introduction d'une enveloppe spécifique pour le tourisme durable;
  - J. considérant que le secteur de l'industrie est très demandeur d'une coordination accrue au niveau de l'Union et d'une politique touristique européenne claire et dotée d'un soutien budgétaire approprié;
  - K. considérant que le tourisme est un secteur clé pour l'économie et l'emploi dans l'Union; que, dès lors, les priorités de la nouvelle Commission, à savoir notamment soutenir «une économie au service des personnes», devraient prendre en compte la portée de ce secteur et ses besoins;
  - L. considérant que l'arrêt des activités de Thomas Cook a occasionné de graves dommages économiques au secteur du tourisme, à l'emploi et aux communautés locales, et s'est traduit par une perte de connectivité du transport aérien dans certains territoires des États membres de l'Union, qu'il sera indispensable d'adopter des mesures appropriées en vue d'améliorer la compétitivité du secteur et de faire en sorte que l'Europe conserve sa position de première destination touristique au monde, en tant que vecteur de la croissance et du développement durable de ses villes et régions;
  - M. considérant que les passagers ont droit aux services initialement prévus, d'autant plus qu'ils ont déjà payé le prix du billet avant que le service ne leur soit fourni; qu'il est essentiel de mettre à disposition des passagers en temps utile des informations précises, compréhensibles et accessibles à tous; que de nombreux consommateurs ont eu du mal à obtenir des informations sur leurs droits à indemnisation et sur ce qui était couvert ou non par leur assurance;
- 1. est profondément préoccupé par le sort des 600 000 personnes bloquées à l'étranger, dont beaucoup se sont retrouvées sur leur lieu de villégiature sans aucune autre possibilité de retour, ce qui a placé le secteur dans une très grande insécurité juridique et privé un nombre considérable de consommateurs de protection; est également préoccupé par le sort des milliers de salariés européens qui ont perdu leur emploi ainsi que des milliers de fournisseurs et filiales locaux, pour la plupart des PME, qui se sont trouvés confrontés à de graves difficultés financières dues à la faillite de Thomas Cook, sans parler de ses retombées négatives sur l'image et la réputation de l'Europe en tant que première destination touristique au monde;
  - 2. souligne que de nombreuses activités (hébergement, transports et loisirs notamment) et types de consommateurs et d'entreprises ont été affectés par la faillite du groupe Thomas Cook, laquelle entre par conséquent dans le champ d'application de diverses

législations de l'Union et des États membres;

3. félicite les États membres d'avoir mis en œuvre, dans les plus brefs délais, des plans d'urgence pour le rapatriement effectif des voyageurs concernés et prend acte des autres mesures visant à limiter les conséquences de la faillite de Thomas Cook sur les salariés du secteur du tourisme; invite la Commission à évaluer la manière dont la législation européenne en vigueur et les diverses législations nationales ont permis de gérer cette gigantesque opération de sauvetage et à examiner comment elle pourrait intervenir rapidement et efficacement lors de pareille situation à l'avenir;
4. invite les autorités compétentes à analyser les raisons de la faillite de Thomas Cook, alors que l'évolution négative de la situation financière de l'entreprise était déjà connue des autorités britanniques, afin de déterminer si des mesures préventives auraient pu être prises pour éviter sa faillite soudaine; estime que cette analyse devrait permettre d'anticiper les crises futures et de définir des politiques visant à limiter les risques dans un secteur aussi important pour l'Union;
5. souligne qu'un meilleur contrôle de l'état financier des compagnies aériennes par les autorités nationales de surveillance est nécessaire pour que les passagers européens ne soient pas victimes de telles faillites, sachant que, depuis début 2017, 32 compagnies aériennes ont fait faillite; rappelle que le règlement (CE) n° 1008/2008 fait actuellement l'objet d'une analyse d'impact comportant une partie consacrée à l'obligation des compagnies aériennes d'obtenir une licence d'exploitation; invite la Commission à envisager une révision de ce règlement afin de permettre aux autorités de mieux surveiller et de mieux contrôler les états financiers des compagnies aériennes et de réagir en cas de situation critique;
6. invite la Commission à identifier et à débloquer rapidement et efficacement les instruments financiers de l'Union censés permettre d'indemniser le secteur pour le préjudice subi et de contribuer à améliorer sa compétitivité, tout en garantissant un niveau élevé de protection des consommateurs; constate que la crise provoquée par la faillite du groupe Thomas Cook n'est pas un événement isolé et que cette situation est susceptible de se reproduire; invite dès lors la Commission à envisager l'adoption de mesures spécifiques et/ou de mesures visant à éviter que des situations de ce type ne se reproduisent afin de renforcer la protection des consommateurs et les droits des passagers;
7. invite la Commission à inscrire le tourisme parmi les priorités de sa stratégie et à renommer le portefeuille des transports en «transports et tourisme»;
8. insiste sur les possibilités qu'offre le Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM) pour les travailleurs licenciés à la suite de changements structurels majeurs; invite les États membres touchés par la faillite de Thomas Cook à recourir à toutes les possibilités qu'offre le FEM, notamment en ce qui concerne les demandes collectives de PME; invite la Commission à traiter ces demandes au plus vite dans les délais fixés par le règlement FEM et à apporter l'aide nécessaire aux États membres s'ils en font la demande;

9. souligne que les infrastructures présentes dans ces régions très touristiques, en particulier les hôtels, avaient déjà accepté de nombreuses réservations pour la saison prochaine avant même la faillite du groupe Thomas Cook et estime par conséquent que les États membres devraient aider les nombreuses entreprises touchées à faire face aux retombées négatives qui découlent de cette faillite; encourage en outre les États membres ainsi que les autorités locales et régionales à recourir aux instruments prévus par le Fonds social européen ainsi qu'aux autres instruments européens, nationaux, régionaux et locaux; invite la Commission et les États membres à élaborer, à intervalles réguliers, des appels d'offres spécifiques pour l'industrie touristique en fonction des priorités définies dans les fonds respectifs;
10. rappelle l'importance de la mise en place d'une stratégie de l'Union pour un tourisme durable assortie de mesures coordonnées et concrètes, par exemple un mécanisme de gestion des crises ainsi que des mécanismes de coopération efficace dans le secteur du tourisme; invite la Commission à introduire dans son prochain projet de budget une ligne budgétaire spécifique pour le secteur du tourisme, comme l'a demandé le Parlement en vue du cadre financier pluriannuel 2021-2027;
11. prie instamment les États membres et la Commission de n'envisager qu'en dernier recours des mesures d'aides d'État susceptibles d'atténuer les retombées économiques négatives sur les entreprises, les villes, les régions et les destinations, ainsi que les graves conséquences pour l'emploi;
12. souligne qu'il importe de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur des services de transport, de maintenir un niveau élevé de protection des consommateurs et des salariés ainsi que d'améliorer la compétitivité des entreprises dans le secteur du tourisme;
13. estime que le secteur européen du tourisme doit tirer un meilleur parti des excellentes possibilités qu'offrent les technologies numériques et le marché unique numérique; invite, à cet égard, la Commission à aider suffisamment les entreprises de l'Union à gérer la transition vers une économie numérique et de nouveaux modèles d'entreprise, grâce à des financements et à des formations en la matière ainsi qu'à la promotion d'une logique d'entreprise axée sur le numérique;
14. insiste sur l'importance d'un dialogue social soutenu, à tous les niveaux, reposant sur la confiance mutuelle et le partage des responsabilités, car il s'agit d'un des meilleurs moyens de trouver des solutions consensuelles et de dégager des perspectives communes dans la prévision, la prévention et la gestion des processus de restructuration; invite les États membres à consulter les partenaires sociaux dans l'élaboration de l'ensemble des mesures pertinentes; invite la Commission à recenser les bonnes pratiques sur la base des mesures appliquées par les autorités nationales, régionales et locales ainsi que des mesures prises par les PME du secteur, et ce afin de mettre en place une stratégie européenne commune pour le secteur du tourisme; demande une nouvelle fois que la Commission présente, après consultation des partenaires sociaux intéressés, une proposition d'acte législatif sur le droit des travailleurs à être informés et consultés ainsi que sur l'anticipation et la gestion des



restructurations, conformément aux recommandations détaillées présentées dans la résolution du Parlement du 15 janvier 2013 concernant l'information et la consultation des travailleurs, l'anticipation et la gestion des restructurations<sup>11</sup>;

15. invite la Commission et le Conseil à évaluer et à adopter l'ensemble des mesures nécessaires pour défendre les intérêts de l'Union et éviter pareilles situations à l'avenir, et à tirer de cette expérience des enseignements susceptibles d'être mis en pratique lors de la négociation des futurs accords sur les services aériens;
16. invite la Commission à communiquer au Parlement toute nouvelle information pertinente concernant la faillite de Thomas Cook; souligne, à cet égard, qu'il importe de savoir si les autorités compétentes en matière de délivrance des licences ont évalué la situation financière de Thomas Cook, si des problèmes financiers ont été constatés et si des mesures auraient pu être prises pour éviter que des milliers de passagers ne soient bloqués à l'étranger;
17. invite la Commission à envisager d'autres mesures visant à maintenir un niveau élevé de protection des consommateurs et des salariés en cas de faillite d'une entreprise; invite le Conseil à adopter, dans les meilleurs délais, sa position sur la modification du règlement (CE) n° 261/2004, relatif au respect des droits des passagers aériens et aux limites de la responsabilité des transporteurs aériens, et à approuver la position adoptée par le Parlement en février 2014; déplore que le Conseil n'ait pas été en mesure de parvenir à un accord au cours des cinq dernières années;
18. réaffirme la nécessité, en ce qui concerne la modification du règlement (CE) n° 261/2004 relatif au respect des droits des passagers aériens et à la responsabilité des transporteurs aériens, de mettre en place des mécanismes contraignants pour maintenir le niveau actuel de protection des passagers en cas d'insolvabilité ou de faillite, notamment par la mise en place, par les compagnies aériennes, de fonds de garantie ou de contrats d'assurance garantissant assistance, remboursement, indemnisation et réacheminement; souligne que les passagers ayant réservé un service individuel tel qu'un vol simple devraient bénéficier de la même protection que les passagers ayant réservé un voyage à forfait, d'autant plus que les consommateurs sont de plus en plus nombreux à ne réserver que des vols secs; demande par conséquent une harmonisation minimale des normes les plus élevées en matière de droits des consommateurs dans le secteur des transports, de l'hébergement et du tourisme;
19. invite la Commission à envisager de faciliter l'échange de bonnes pratiques entre les États membres sur la façon de gérer au mieux les fermetures d'entreprises et de les encourager à s'inspirer des exemples figurant dans les dispositions juridiques, et ce afin de s'efforcer – dans toute la mesure du possible – d'organiser la recherche d'un repreneur afin de poursuivre l'activité en dépit de la décision, prise par les propriétaires initiaux, de mettre fin aux activités;
20. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la

---

<sup>11</sup> JO C 440 du 30.12.2015, p. 23.  
RC\1191250FR.docx

Commission ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.