PARLEMENT EUROPÉEN

2004 *2009*

Document de séance

7.3.2007 B6-0077/2007

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

déposée à la suite d'une déclaration de la Commission

conformément à l'article 103, paragraphe 2, du règlement

par Saïd El Khadraoui

au nom de la commission des transports et du tourisme

sur la conclusion de l'accord sur les services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part

B6-0077/2007

Résolution du Parlement européen sur la conclusion de l'accord sur les services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part

Le Parlement européen,

– vu 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 les États-Unis d'Amérique, d'autre part (COM(2006)0169),

– vu sa résolution du 17 janvier 2006 sur le développement de l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté[1],

– vu l'article 103, paragraphe 2, de son règlement,

A considérant que la Cour de justice des Communautés européennes a jugé que plusieurs accords bilatéraux entre les États membres de l'Union et les États-Unis dans le secteur de l'aviation sont contraires aux principes du droit communautaire et qu'un accord entre l'Union européenne et les États-Unis dans le secteur de l'aviation constitue le meilleur moyen de respecter pleinement la législation communautaire,

B. considérant que les marchés communautaire et américain du transport aérien représentent à eux deux quelque 60 % du trafic aérien mondial, qu'un accord entre l'Union européenne et les États-Unis dans le secteur de l'aviation profitera aux consommateurs des deux côtés de l'Atlantique et qu'il pourrait servir d'exemple afin de poursuivre la libéralisation et la convergence réglementaire à l'échelle mondiale,

C. considérant que le Conseil de l'Union européenne a estimé que le projet d'accord finalisé en novembre 2005 n'instaurerait pas un équilibre suffisant des possibilités, à moins que les États Unis n'offrent davantage de possibilités aux transporteurs européens d'accéder au marché intérieur américain par l'intermédiaire d'investissements et de participations dans les compagnies aériennes américaines,

D. considérant que le ministère américain des transports a réagi en publiant un avis relatif à une proposition de règlement dans lequel il modérait son interprétation de l'obligation légale imposée aux compagnies aériennes américaines de faire l'objet d'un contrôle effectif par les citoyens américains, mais qu'en décembre 2006, il décidait de retirer cet avis après avoir reconsidéré quantité de remarques publiques, y compris celles formulées par le Congrès américain,

E. considérant que ces événements créent une situation nouvelle, qui exige de réexaminer le texte du projet d'accord de novembre 2005 et de prendre de nouvelles mesures en vue de la conclusion d'un accord équilibré entre l'Union européenne et les États-Unis dans le

[1] P6_TA(2006)0006.

secteur de l'aviation,

F. considérant que dans un accord de ce type, la convergence réglementaire apparaît essentielle, notamment les réglementations relatives à la sécurité, à la sûreté, à l'environnement et aux droits des travailleurs,

Principes généraux

1. reconnaît l'importance de l'accord entre l'Union européenne et les États-Unis dans le secteur de l'aviation non seulement pour ses caractéristiques propres, mais aussi en tant qu'exemple pour de futurs accords;

2. invite les négociateurs de l'Union européenne et des États-Unis à parvenir à un accord équilibré dans le secteur de l'aviation dans les meilleurs délais;

3. préfère qu'un accord global équilibré portant sur l'ensemble des caractéristiques de l'ouverture du marché et sur la convergence réglementaire soit conclu, plutôt que d'adopter une approche graduelle sous la forme d'accords partiels;

4. estime que si les États-Unis refusent de proposer des éléments susceptibles d'équilibrer un accord sur les services aériens, l'Union européenne pourrait réduire certains droits dont les compagnies aériennes américaines bénéficient aujourd'hui dans l'Union afin de rétablir une réciprocité stricte entre les marchés communautaire et américain du transport aérien; invite la Commission et le Conseil à ne pas signer le projet d'accord de novembre 2005 à moins qu'il ne soit modifié pour que les intérêts soient parfaitement équilibrés;

5. invite la Commission, au cas où un accord global ne pourrait être conclu, à consentir à une approche graduelle à condition que les étapes ultérieures, les délais nécessaires à leur conclusion et les conséquences d'un échec éventuel soient expressément mentionnés dans un accord de première étape;

6. invite les États-Unis à reconsidérer complètement leur position sur les règles très restrictives qu'ils appliquent à la détention et au contrôle des compagnies aériennes américaines par des étrangers ainsi que sur les droits de cabotage accordés aux compagnies aériennes étrangères dès lors que la conclusion d'un accord global équilibré sur les services aériens entre les États-Unis et l'Union européenne paraît impossible tant que les États-Unis maintiendront leur position actuelle sur ces questions;

Ouverture du marché

7. souligne qu'un nouvel accord entre l'Union européenne et les États-Unis dans le secteur de l'aviation doit être équilibré en termes d'accès au marché, en tenant compte également d'aspects tels que le cabotage, les droits d'établissement, la propriété ainsi que les contrôles de fait et les aides d'État;

8. préfère par conséquent que le cabotage figure dans l'accord, sachant qu'un accord ne mentionnant pas le cabotage se révèlera plus avantageux pour les transporteurs américains, qui sont autorisés à effectuer des vols entre des points situés dans divers États membres de l'Union alors que les transporteurs européens ne sont pas autorisés à les imiter

sur le territoire des États-Unis;

9. invite la Commission, dès lors que le cabotage ne peut être intégré à l'accord, à utiliser d'autres moyens pour parvenir à une approche équilibrée, de préférence en indemnisant les transporteurs européens dans d'autres domaines, ou en diminuant proportionnellement les droits des transporteurs américains en Europe;

10. souligne que les aides d'État dont bénéficient les compagnies aériennes peuvent fausser la concurrence et invite les deux parties à y recourir avec parcimonie; se félicite, par ailleurs, des procédures permettant aux parties d'échanger des informations et d'examiner les mesures prises par l'une ou l'autre d'entre elles;

Convergence réglementaire

11. constate que l'accord de novembre 2005 ne fait qu'aborder le renforcement de la convergence réglementaire, qui est en grande partie laissée à l'appréciation du comité mixte;

12. observe en outre que la partie de l'accord de novembre 2005 consacrée à la convergence réglementaire porte principalement sur les dispositions en matière de sécurité et de sûreté, et ne traite que brièvement des aspects environnementaux et sociaux;

Sûreté et sécurité

13. se félicite de la coopération entre les autorités compétentes de l'Union européenne et des États-Unis dans le domaine de la sécurité aérienne, que ce soit au niveau fédéral de l'Union européenne et des États-Unis ou au niveau des États (membres);

14. souligne l'importance de la liste noire européenne qui recense les transporteurs ne répondant pas aux normes et du système mis en place par les États-Unis pour contrôler le respect des normes par les transporteurs, et invite les deux parties à échanger des informations à cet égard;

15. souligne l'importance des mesures de sécurité dans le secteur de l'aviation; met toutefois en garde contre les mesures excessives ou témoignant d'un manque de coordination qui ne se fonderaient pas sur une évaluation sérieuse des risques; demande à cet égard la levée de l'imposition récente du renforcement des contrôles sur les liquides, les médicaments et les produits similaires emmenés à bord à moins qu'à la lumière de l'expérience acquise à ce jour, un avantage ou une augmentation réelle de la sécurité ne puisse être démontré;

16. demande que dans le cadre des négociations qu'elle mène avec les États-Unis, la Commission réexamine l'efficacité des mesures supplémentaires de sécurité entrées en vigueur en 2001 afin de remédier aux doubles emplois et aux lacunes dans la chaîne de sécurité;

17. rappelle que la vie privée des citoyens européens et américains doit être respectée lors de l'échange entre l'Union européenne et les États-Unis de données à caractère personnel concernant des passagers, conformément aux critères formulés par le Parlement européen

dans ses résolutions du 13 mars 2003[1] et du 7 septembre 2006[2]; souligne à cet égard la nécessité pressante d'aboutir à des normes mondiales en matière de protection des données et de vie privée;

18. se prononce en faveur du concept de système de contrôle de sûreté unique en vertu duquel les passagers et les bagages ne sont soumis qu'à un seul contrôle au début de leur voyage, et non plus à chaque fois qu'ils se trouvent en transit;

19. fait observer aux parties aux négociations que l'échec éventuel de celles-ci ne doit pas retarder l'élaboration des futurs accords de coopération dans le domaine de la sécurité entre l'AESE et la FAA;

Environnement

20. reconnaît que le secteur de l'aviation entraîne toute une série d'effets défavorables sur l'environnement, étant donné qu'il est notamment à l'origine de nuisances sonores et qu'il contribue, comme d'autres modes de transport, aux changements climatiques, et que ces effets s'accentueront avec la croissance du secteur;

21. constate que les dispositions de l'article 14 de l'accord finalisé en novembre 2005 insistent particulièrement sur les éventuels inconvénients des mesures de protection de l'environnement et sur la nécessité de les atténuer au lieu d'encourager la mise en place d'initiatives en faveur de l'environnement dans le secteur de l'aviation;

22. souligne dès lors la nécessité pour les parties européenne et américaine de prendre des mesures efficaces en vue de réduire les incidences négatives du secteur de l'aviation sur l'environnement, sans exclure au préalable tout instrument réglementaire, financier ou d'une autre nature pour atteindre cet objectif;

23. se félicite de la proposition de la Commission visant à intégrer le secteur de l'aviation dans le système européen d'échange des droits d'émission afin de réduire l'impact du secteur sur les changements climatiques; fait observer qu'il convient d'engager des négociations avec les États-Unis en temps utile pour intégrer le transport aérien transatlantique dans le système européen d'échange des droits d'émission d'ici 2012, et ce pour que cette intégration s'effectue dans les délais;

24. invite les deux parties à procéder à des échanges de bonnes pratiques en matière de diminution des nuisances sonores, en reconnaissant l'existence de disparités locales;

Aspects sociaux

25. invite les acteurs du secteur de l'aviation aux États-Unis et dans l'Union européenne à entamer un dialogue continu sur les normes sociales afin de favoriser une compréhension mutuelle ainsi que des conditions de concurrence équitables et des normes sociales élevées;

26. invite la Commission à se prononcer en faveur de l'intégration, dans l'accord, de

[1] P5_TA(2003)0097.
[2] P6_TA(2006)0354.

références à la législation internationale pertinente en matière de droits sociaux, en particulier les normes du travail énoncées dans les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail (OIT 1930-1999), les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales (1976, révisés en 2000) et la Convention de Rome sur la loi applicable aux obligations contractuelles (1980);

27. insiste pour que la législation sociale communautaire soit appliquée aux personnels engagés ou employés dans les États membres de l'Union, en particulier les directives concernant la consultation et l'information des travailleurs (2002/14/CE, 98/59/CE et 80/987/CEE), la directive relative à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile (2000/79/CE) et la directive concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services (96/71/CE);

Conduite des négociations

28. invite la Commission à veiller à ce que le Parlement européen et toutes les parties intéressées soient dûment informés et consultés avant l'ouverture des négociations et pendant toute leur durée;

29. se félicite de l'idée d'organiser régulièrement des réunions entre les députés au Parlement européen et le Congrès américain en vue d'étudier toutes les questions pertinentes relatives à l'accord entre l'Union européenne et les États-Unis dans le secteur de l'aviation;

30. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil, à la Commission ainsi qu'au Congrès des États-Unis d'Amérique.