



ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 8 avril 2008.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE PROJET DE LOI n° 669, *autorisant la ratification de l'accord multilatéral entre la **Communauté européenne** et ses États membres, la République d'**Albanie**, l'ancienne République yougoslave de **Macédoine**, la **Bosnie-et-Herzégovine**, la République de **Bulgarie**, la République de **Croatie**, la République d'**Islande**, la République du **Monténégro**, le Royaume de **Norvège**, la **Roumanie**, la République de **Serbie** et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au **Kosovo** sur la création d'un espace aérien commun européen,*

PAR MME GENEVIÈVE COLOT,

Députée

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I – L’ÉMERGENCE D’UNE NOUVELLE POLITIQUE DE L’UNION EUROPÉENNE DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN	7
A.- LA LIBÉRALISATION DU MARCHÉ INTÉRIEUR DE L’AVIATION	7
B.- L’AFFIRMATION D’UNE COMPÉTENCE COMMUNAUTAIRE EN MATIÈRE DE RELATIONS AÉRIENNES AVEC LES PAYS TIERS.....	8
1) L’objectif d’un espace aérien commun avec les pays voisins	8
2) La négociation d’accords globaux avec des partenaires d’autres régions du monde.....	9
II – LE PRÉSENT ACCORD INAUGURE CETTE NOUVELLE POLITIQUE EN CRÉANT UN ESPACE AÉRIEN COMMUN EUROPÉEN (EACE)	11
A.- L’ACCORD REPOSE SUR LE PRINCIPE D’INTÉGRATION DES NORMES EUROPÉENNES EN MATIÈRE DE TRANSPORTS AÉRIENS.....	11
1) L’alignement des législations nationales sur les normes européennes...	11
2) Une démarche progressive tenant compte de la situation de chaque pays	13
B.- LE CONTENU DE L’ACCORD	13
1) L’harmonisation des normes en matière de sécurité et de sûreté.....	14
2) Une application uniforme des règles de la concurrence et des droits des consommateurs.....	14
3) La mise en place d’un comité mixte	15
C.- LES BÉNÉFICES ATTENDUS DE L’ACCORD	15
CONCLUSION	17
EXAMEN EN COMMISSION	19

Mesdames, Messieurs,

Le 9 juin 2006, la Communauté européenne et ses Etats membres signaient avec huit partenaires de l'Europe du sud-est (Albanie, Bosnie et Herzégovine, Bulgarie, Croatie, ancienne République yougoslave de Macédoine, Roumanie, Serbie et Monténégro et la mission des Nations unies au Kosovo), la Norvège et l'Islande un accord sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE).

L'objectif de cet espace est de favoriser l'intégration des normes européennes en matière de transports aériens, en particulier dans le domaine de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile. Il a vocation à couvrir tous les pays voisins de l'Union européenne d'ici 2010.

L'espace aérien commun européen est fondé sur les principes de libre accès au marché, de liberté d'établissement, de concurrence équitable et de respect de règles identiques, notamment dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la gestion du trafic aérien. Il repose donc sur un effort important de convergence réglementaire de la part des huit pays partenaires de l'Europe du sud-est qui ont tous accepté d'adopter progressivement une part substantielle de la réglementation communautaire déjà existante en matière de transports aériens.

La mise en œuvre de cet accord devrait ainsi contribuer à garantir des niveaux élevés de sécurité et de sûreté en Europe ainsi que l'application uniforme des règles de concurrence et des droits des consommateurs. Elle traduit, en outre, l'affirmation d'une compétence communautaire en matière de relations aériennes avec les pays tiers.

Votre Rapporteuse mettra l'accent sur l'émergence de cette nouvelle politique de l'Union européenne dans le domaine du transport aérien avant de présenter le dispositif institué par le présent accord sur la création d'un espace aérien commun européen.

I – L'ÉMERGENCE D'UNE NOUVELLE POLITIQUE DE L'UNION EUROPÉENNE DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN

Depuis des décennies, le trafic aérien européen de passagers progresse à un rythme soutenu. Entre 1995 et 2004, le transport aérien intracommunautaire et intérieur a ainsi augmenté de 49 %. Dans ce contexte, la création d'un « ciel unique européen » et l'ouverture des marchés du transport aérien des pays voisins sont apparues comme des priorités pour la Commission européenne dont la compétence dans ce domaine s'est progressivement affirmée.

A.- La libéralisation du marché intérieur de l'aviation

Jusqu'en 1987, le transport aérien européen était caractérisé par des marchés nationaux protégés et fragmentés, laissant peu de choix aux passagers pour les vols à l'intérieur et à l'extérieur de l'Europe. L'adoption d'une série d'actes législatifs a permis de créer, en moins de dix ans, un marché unique du transport aérien. Au sein de ce marché, les transporteurs aériens de l'Union européenne sont libres de proposer leurs services à l'intérieur de l'Union, de fixer leurs prix et, depuis 1997, d'offrir des services de cabotage (vols intérieurs).

Cette libéralisation des transports aériens dans l'Union européenne a connu un véritable succès, avec une augmentation de 20 % du nombre de compagnies aériennes depuis 1990 et une très forte croissance du nombre de liaisons intracommunautaires (+ 170 % depuis 1992). Elle s'est accompagnée d'une série de mesures destinées à harmoniser les normes de sécurité (création de l'Agence européenne de la sécurité aérienne – AESA – en 2002) ainsi que les règles de sûreté dans tous les aéroports de l'Union.

De même, une réglementation sur la gestion du trafic aérien a été élaborée, visant à remodeler l'espace aérien européen : il s'agit de l'initiative « *ciel unique européen* » lancée en 2004. Comme l'observe l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)⁽¹⁾, cette initiative a pour objectif de réorganiser l'espace aérien européen en fonction des caractéristiques du trafic, d'établir des règles techniques et de procédures communes et d'encourager la mise en place d'un système européen harmonisé de gestion du contrôle aérien. Cette nouvelle organisation vise à réduire les retards, tripler les capacités, renforcer la sécurité et obtenir une réduction des coûts relatifs à la gestion du trafic aérien pouvant aller jusqu'à 50 %, tout en réduisant de 10 % l'incidence environnementale de chaque vol.

(1) *Note de travail*, « L'engagement de l'Union européenne en faveur de la coopération avec la communauté internationale du transport aérien », 14 septembre 2007.

Parallèlement à ces efforts en vue de libéraliser le marché intérieur de l'aviation et harmoniser les règles techniques et économiques, la Commission européenne s'est vu confier un mandat de négociation dans le domaine des relations aériennes avec les pays tiers.

B.- L'affirmation d'une compétence communautaire en matière de relations aériennes avec les pays tiers

Le succès de la libéralisation du marché intérieur du transport aérien a conduit l'Union européenne à développer ses relations aériennes avec les pays tiers. Cette orientation a favorisé l'émergence d'une nouvelle politique extérieure visant à ouvrir des marchés aériens entre l'Union européenne et ses voisins, de manière à mettre en place un espace aérien commun européen (EACE) sur le modèle du marché unique. Parallèlement, un ensemble d'accords aériens globaux est en cours de négociation ou a été négocié avec des pays partenaires importants, comme les États-Unis.

1) L'objectif d'un espace aérien commun avec les pays voisins

En mars 2005, la Commission européenne a présenté une communication sur les relations aériennes en matière d'aviation ⁽¹⁾, dont les conclusions ont été reprises, en juin de la même année, par le Conseil des ministres. La position du Conseil fixe un programme d'action ambitieux pour développer les relations aériennes de l'Union européenne autour de trois objectifs : garantir la sécurité juridique des accords bilatéraux existants, développer le plus largement l'espace aérien commun européen (EACE) avec les pays voisins et établir un ensemble d'accords aériens globaux avec des partenaires d'autres régions du monde.

L'objectif d'un espace aérien commun avec les pays voisins vise à favoriser l'intégration, par ces pays, du corpus des règles européennes, en particulier en matière de sécurité. Cet objectif traduit la priorité de l'Union européenne en direction de ses voisins pour des raisons économiques (avec des marchés essentiellement tournés vers la Communauté) mais aussi de politique aérienne (plus d'efficacité, de sécurité et de sûreté des opérations).

Dans cette perspective, **un premier accord a été conclu, en juin 2006, avec les pays des Balkans occidentaux** dont la ratification fait l'objet du présent projet de loi. Cet accord intègre dans le marché unique les pays partenaires du sud-est de l'Europe ⁽²⁾ qui adopteront les dispositions réglementaires de l'Union européenne en matière de transport aérien et libéraliseront leurs marchés en vue de leur intégration au marché unique communautaire.

(1) « Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté », COM (2005) 79.

(2) Albanie, ancienne République yougoslave de Macédoine, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Monténégro, Serbie et la Mission d'administration intermédiaire des Nations unies au Kosovo.

Dans le prolongement de cette négociation, **l'Union européenne et ses Etats membres ont signé, en décembre 2006, avec le Maroc un accord sur le transport aérien**. Il s'agit du premier accord, conclu au titre de l'espace aérien commun, avec un pays situé hors du continent européen. Cet accord se conforme aux mêmes principes d'ouverture parallèle des marchés et de convergence réglementaire par rapport aux normes de l'Union européenne, en matière de sécurité, de réglementation économique et notamment de concurrence, de contrôle aérien et de protection du consommateur.

A l'avenir, l'espace aérien commun pourrait encore être étendu afin d'inclure l'Ukraine et d'autres pays voisins, notamment dans la région méditerranéenne. **L'objectif est, en effet, que l'espace aérien commun européen couvre tous les pays voisins de l'Union d'ici 2010.**

2) La négociation d'accords globaux avec des partenaires d'autres régions du monde

Au-delà de ce rapprochement avec les pays voisins de l'Union européenne, un second objectif est de conclure, de manière ciblée, des accords aériens globaux avec certains partenaires stratégiques d'autres régions du monde. La conclusion de ces accords poursuit une double finalité : d'une part, l'ouverture des marchés créant de nouveaux débouchés économiques et, d'autre part, un processus de convergence réglementaire garantissant un cadre satisfaisant, avec des conditions de concurrence suffisamment justes et équitables.

C'est dans ce cadre que **l'accord aérien « ciel ouvert » entre l'Union européenne et les Etats-Unis a été adopté le 30 avril 2007**. Cet accord, qui couvre plus de 60 % du trafic aérien mondial, scelle l'intégration des deux plus grands marchés aériens au monde. Son caractère novateur réside dans le fait qu'il permet aux transporteurs européens de desservir des aéroports américains, à partir de n'importe quel aéroport européen et non plus depuis leur pays d'origine uniquement. Depuis son entrée en vigueur, le 30 mars dernier, les compagnies aériennes européennes et américaines sont donc autorisées à desservir les aéroports des deux côtés de l'Atlantique, sans restrictions.

La conclusion de ces différents accords atteste ainsi de l'émergence d'une nouvelle politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine du transport aérien qui vise à la fois l'ouverture des marchés et une coopération réglementaire, notamment en matière de sûreté et de sécurité aérienne.

II – LE PRÉSENT ACCORD INAUGURE CETTE NOUVELLE POLITIQUE EN CRÉANT UN ESPACE AÉRIEN COMMUN EUROPÉEN (EACE)

Le présent accord a pour objet la création d'un espace aérien commun européen (EAEC) avec huit partenaires de l'Europe du sud-est (Albanie, Bosnie et Herzégovine, Bulgarie, Croatie, ancienne République yougoslave de Macédoine, Roumanie, Serbie et Monténégro et la mission des Nations unies au Kosovo) ainsi que l'Islande et la Norvège. Les négociations engagées en vue de son adoption ont été engagées en mars 2005 et ont abouti en moins d'un an.

Cet accord, signé le 9 juin 2006, est le premier accord global conclu dans le cadre de la nouvelle politique de l'Union européenne en matière de transport aérien.

A.- L'accord repose sur le principe d'intégration des normes européennes en matière de transports aériens

Le présent accord vise à créer un espace aérien commun fondé sur le libre accès au marché, la liberté d'établissement, des conditions de concurrence équitable et le respect des mêmes règles, notamment dans les domaines de la sécurité, de la sûreté, de la gestion du trafic aérien, de l'harmonisation sociale et de l'environnement. Il repose sur un effort de convergence réglementaire important de la part des huit pays partenaires de l'Europe du sud-est qui ont accepté d'adopter progressivement une part substantielle de la réglementation communautaire déjà existante en matière de transport aérien.

1) L'alignement des législations nationales sur les normes européennes

A l'issue des négociations engagées pour l'adoption du présent accord, les huit pays des Balkans occidentaux ont tous accepté d'aligner leur législation nationale en matière de transport aérien sur l'ensemble de l'acquis communautaire dans ce domaine.

La portée de cet effort d'harmonisation des législations nationales est définie dans *l'annexe I de l'accord* qui précise la législation communautaire applicable entre les parties contractantes en matière d'accès au marché, de gestion du trafic aérien, de sécurité et de sûreté aérienne, d'environnement, de questions sociales et de protection des consommateurs (*article 1^{er}*). Ce principe de reprise de l'acquis communautaire est également mentionné par l'*article 3* de l'accord qui précise la portée contraignante des actes applicables en distinguant les règlements, directement applicables en droit interne, des directives qui laissent le choix quant

à la forme et aux moyens de leur mise en œuvre. L'article 3 fait également référence aux décisions prises par **le comité mixte, institué par l'article 18, pour veiller à l'application correcte de l'accord**. Ce comité peut, en effet, prendre des décisions qui sont contraignantes pour les parties contractantes (*article 19*).

L'harmonisation des dispositions nationales sur la législation européenne illustre la volonté des pays de l'Europe du sud-est de partager les valeurs et les principes de l'Union européenne. Étant donné le rôle important des transports aériens, qui relient les personnes et les économies, l'accord sur l'EACE aidera également les pays candidats de la région à préparer leur adhésion à l'Union européenne.

S'agissant de la Norvège et de l'Islande, l'accord EEE qui leur étend le bénéfice du marché unique, continuera de s'appliquer pour régir les relations aériennes entre ces deux pays et les Etats membres de l'Union européenne (*article 5*).

L'ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN (EEE)

L'Espace économique européen (EEE) a pour objet d'étendre le marché intérieur de la Communauté européenne à des pays de l'Association européenne de libre-échange (AELE) qui ne veulent pas entrer dans l'Union européenne (UE). L'EEE vise ainsi à lever les obstacles pour créer un espace de liberté de circulation analogue à un marché national. A ce titre, il inclut les quatre grandes libertés de circulation du marché intérieur ainsi que des politiques communautaires dites politiques « horizontales », principalement la politique de concurrence.

En revanche, cet accord présente certaines limites :

- Le libre-échange est limité (il ne couvre pas certains secteurs comme l'agriculture et la pêche) ;
- L'extension du marché intérieur n'est pas complète : la libre circulation des personnes ne vaut que pour les travailleurs salariés, les contrôles aux frontières entre l'UE et les trois pays AELE subsistent et il n'y a pas de rapprochement des fiscalités.
- L'EEE n'est pas une union douanière et ne dispose pas d'une politique commerciale commune vis-à-vis du reste du monde.

L'EEE exclut les autres éléments de l'intégration européenne (union économique et monétaire, politique extérieure et de sécurité commune, coopération en matière de justice et d'affaires intérieures).

L'accord créant l'Espace économique européen, signé le 2 mai 1992, est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1994. Il liait la Communauté européenne, alors composée de douze membres, et six des sept États membres de l'AELE, puisque la Suisse ne ratifia pas l'accord. Depuis que l'Autriche, la Finlande et la Suède sont entrés dans l'Union européenne début 1995, l'EEE ne concerne plus que l'Islande, le Liechtenstein et la Norvège. Les nouveaux États membres ayant intégré l'Union européenne depuis la création de l'EEE ont par le fait même accédé à l'EEE.

Source : Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE)

2) *Une démarche progressive tenant compte de la situation de chaque pays*

Le présent accord exige des pays des Balkans occidentaux un niveau de convergence réglementaire important dans le domaine des transports aériens. Compte tenu de ces exigences élevées en matière de sécurité et de sûreté aérienne, d'environnement et de protection des consommateurs, un programme d'assistance de l'Union européenne a été mis en place. En 2006, l'Union a ainsi financé plus de 30 ateliers, des visites d'étude et des conseils d'expert destinés à améliorer les normes en vigueur en Europe du sud-est. Une assistance technique à long terme a, par ailleurs, été instituée afin de réaliser un véritable espace aérien commun d'ici 2010.

L'accord prend lui-même en compte la diversité des situations de chaque pays des Balkans dans un protocole distinct pour chacun d'entre eux. Ces protocoles, regroupés au sein de l'*annexe V* de l'accord, ont pour objet de définir **les modalités du passage progressif de chaque pays à une pleine application de l'espace aérien commun européen en fonction de son degré de reprise et de mise en œuvre de la réglementation communautaire**. La mise en œuvre de ces protocoles pourra ainsi être différencié selon le pays concerné dans la mesure où l'ouverture du marché se veut progressive et conditionnée à une reprise effective de l'acquis communautaire. Conformément à l'*article 27* de l'accord, ce passage progressif fera l'objet d'évaluations par la Communauté européenne, en coopération avec la partie associée concernée. Si la Communauté estime que les conditions sont réunies, elle en informe le comité mixte et prend ensuite la décision d'admettre la partie associée, selon le cas, à passer à la période transitoire suivante ou à faire partie intégrante de l'EACE.

Au-delà de cette dimension progressive, le présent accord revêt également un caractère évolutif dans la mesure où il prévoit la possibilité d'étendre le bénéfice de ses dispositions à de nouveaux Etats. Cette possibilité est ouverte à tout Etat avec lequel « *la Communauté a établi ou entrepris d'établir un cadre de coopération économique étroite, comme un accord d'association* » (*article 32*).

L'accord peut également évoluer du fait de la participation éventuelle des parties à une organisation internationale ou à un autre accord, dans les conditions prévues aux articles 24 à 26.

B.- Le contenu de l'accord

Le présent accord vise à assurer des niveaux élevés de sécurité et de sûreté en Europe, ainsi que l'application uniforme des règles de concurrence et des droits des consommateurs.

1) L'harmonisation des normes en matière de sécurité et de sûreté

Le présent met l'accent sur les règles de sécurité afin d'en garantir le respect, de manière uniforme, dans l'ensemble des pays de l'espace aérien commun.

Comme indiqué précédemment, l'annexe I de l'accord précise les dispositions communautaires applicables dans ce domaine, que les pays partenaires s'engagent à reprendre dans leur droit interne et à mettre en œuvre. L'*article 11* de l'accord prévoit, par ailleurs, le respect des normes minimales de sécurité internationales établies en vertu de la convention relative à l'aviation civile internationale de Chicago, signée le 7 décembre 1944, à laquelle tous les États membres de l'Union européenne sont parties. Ces dispositions n'interdisent pas à l'autorité compétente en matière d'aviation civile de prendre toutes les mesures appropriées lorsqu'elle constate qu'un produit ou un service est susceptible de ne pas respecter les normes minimales de la convention. Le comité mixte peut être saisi de ces mesures si elles ne sont pas levées alors qu'elles ne sont plus justifiées.

Les questions de sécurité sont également abordées en lien avec l'extension de la législation relative au Ciel unique européen aux pays des Balkans. Votre Rapporteuse rappelle que le Ciel unique européen consiste en un ensemble de mesures destinées à améliorer et à renforcer la sécurité ainsi qu'à restructurer l'espace aérien en fonction du trafic et non des frontières nationales. Dans la perspective de l'élargissement du Ciel unique européen à l'espace aérien commun européen, l'accord organise donc la coopération entre les parties en matière de gestion du trafic aérien (*article 13*).

L'accord vise, en outre, à assurer un niveau élevé de sûreté de l'aviation civile afin de faciliter la protection du transport aérien. Il prévoit ainsi que les États parties veillent à ce que l'ensemble des normes, énumérées par l'annexe I, soit mis en œuvre dans tous les aéroports situés sur leur territoire (*article 12*). Il pose également le principe d'une assistance mutuelle entre les parties afin de prévenir les actes de malveillance perpétrés à l'encontre des aéronefs ou des passagers. En cas de survenance d'un tel acte, une entraide est mise en œuvre afin de mettre fin à l'incident ou à la menace d'incident. L'accord prévoit enfin la possibilité, pour la Commission européenne, de procéder à une inspection dans les aéroports d'un État partie à l'accord afin de contrôler le respect de ses dispositions.

2) Une application uniforme des règles de la concurrence et des droits des consommateurs

Au-delà de l'harmonisation des règles de sécurité et de sûreté, la création d'un espace aérien commun suppose également le libre accès au marché, la liberté d'établissement ainsi que des conditions de concurrence équitable.

De fait, l'accord garantit le droit d'établissement sur le territoire des parties contractantes (*articles 7 à 10*). Cette liberté d'établissement s'applique aux activités indépendantes non salariées ainsi qu'aux sociétés et à leurs filiales dans les conditions définies par la législation du pays d'établissement pour ses propres ressortissants. Elle s'accompagne de la suppression des restrictions quantitatives aux transferts d'équipements ou de fourniture, si ces transferts sont nécessaires à un transporteur de l'EACE pour continuer d'assurer la prestation de services dont il a la charge. Aux termes de ces dispositions, les transporteurs communautaires sont ainsi habilités à s'établir non seulement sur le territoire d'un des pays des Balkans mais également sur le territoire de tout autre Etat membre pour desservir le territoire de l'ensemble des Etats parties à l'accord.

S'agissant des règles de concurrence, l'accord renvoie à une *annexe III* qui énumère les dispositions applicables en droit communautaire que les pays partenaires devront reprendre afin de garantir un environnement concurrentiel juste et équitable (*article 14*). Cette annexe précise notamment les pratiques jugées incompatibles avec le bon fonctionnement de l'accord. Elle met également l'accent sur la nécessaire mise en place d'un organisme indépendant, doté de pouvoirs suffisants pour garantir le respect des règles de concurrence ainsi que la transparence dans le domaine des aides d'Etat.

3) La mise en place d'un comité mixte

Comme votre Rapporteuse l'a précédemment évoqué, un comité mixte est institué pour veiller à l'administration et l'application correcte de l'accord. Ce comité se réunit au moins une fois par an afin de procéder à un examen du fonctionnement global de l'accord et chaque fois que des circonstances particulières le requièrent (*article 18*). Les décisions qu'il prend sont contraignantes pour les parties (*article 19*). Le comité peut être saisi de tout différend relatif à l'application ou à l'interprétation de l'accord, dans les conditions prévues à l'*article 20*, ainsi que des mesures de sauvegarde (*article 22*).

Au-delà du rôle du comité mixte, l'accord pose le principe de la compétence exclusive de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) sur les questions touchant à la légalité des décisions des institutions européennes prises sur le fondement de ses dispositions (*article 15*).

C.- Les bénéfices attendus de l'accord

Le présent accord vise à permettre la création d'un marché commun du transport aérien en Europe, fondé sur une ouverture totale des marchés nationaux en termes d'accès, de tarifs, de liberté d'établissement, etc. Il a donc vocation à stimuler l'intégration politique et économique des pays d'Europe du sud-est, en s'appuyant sur une harmonisation progressive de l'ensemble des normes applicables aux transports aériens.

Au-delà de cette dimension, l'accord ouvre de nouveaux débouchés commerciaux pour l'industrie aéronautique de toutes les parties, grâce à la création d'**un marché unique des services aériens composé de 35 pays comptant au total plus de 500 millions d'habitants**, soit une augmentation de 52 millions par rapport au marché de l'Union européenne. D'après la Commission européenne, le trafic aérien entre l'UE et l'Europe du sud-est a enregistré une croissance substantielle, de l'ordre de 121 % depuis 2001. Les prévisions de croissance du trafic aérien dans la région – qui pourrait atteindre plus de 6 % par an, en moyenne, au cours des prochaines années – et l'essor spectaculaire du tourisme dans les régions côtières de l'Europe du sud-est – qui comptent 414 aéroports de destination potentiels – offrent des possibilités supplémentaires de croissance à exploiter. Dans ces conditions, la levée des restrictions actuellement imposées aux vols entre l'Union européenne et la région balkanique, en instaurant des conditions de concurrence équitables pour les transporteurs européens, ouvrira des perspectives de croissance supplémentaires.

Enfin, en participant au présent accord, les Etats parties s'engagent à étendre à l'Europe du sud-est l'initiative « Ciel unique européen » qui vise à renforcer l'efficacité globale de la circulation aérienne. Le présent accord devrait ainsi permettre d'éviter la congestion de l'espace aérien et satisfaire *in fine* la demande croissante de services aériens, tout en limitant les incidents et les retards.

CONCLUSION

Le présent accord vise, en définitive, à créer un réseau européen de transport aérien efficace, reliant l'ensemble des pays européens. L'harmonisation des normes sur laquelle il repose, particulièrement dans le domaine de la sécurité et de la sûreté aériennes, permettra de satisfaire la demande croissante de services aériens.

C'est pourquoi, votre rapporteure recommande l'adoption du présent projet de loi autorisant la ratification de l'accord sur la création d'un espace aérien commun européen (n°669).

EXAMEN EN COMMISSION

La commission a examiné le présent projet de loi au cours de sa réunion du 8 avril 2008.

Après l'exposé de la rapporteure et suivant ses conclusions, *la commission a adopté le projet de loi (n° 669).*

*

* *

La commission vous demande donc d'*adopter*, dans les conditions prévues à l'article 128 du Règlement, le présent projet de loi.

NB : Le texte de l'accord figure en annexe au projet de loi (n° 669).