



# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 18 juillet 2012.

## RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

PAR LA COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES<sup>(1)</sup>

***sur l'accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté  
européenne et ses États membres***

ET PRÉSENTÉ

PAR M<sup>me</sup> Annick Girardin,

Députée

---

---

<sup>(1)</sup> La composition de cette Commission figure au verso de la présente page.

*La Commission des affaires européennes est composée de :* M<sup>me</sup> Danielle AUROI, *présidente* ; M<sup>mes</sup> Annick GIRARDIN, Marietta KARAMANLI, MM. Jérôme LAMBERT, Pierre LEQUILLER, *vice-présidents* ; MM. Christophe CARESCHE, Philip CORDERY, M<sup>me</sup> Estelle GRELIER, M. André SCHNEIDER, *secrétaires* ; MM. Ibrahim ABOUBACAR, François ANDRÉ, Jean-Luc BLEUNVEN, Alain BOCQUET, Emeric BREHIER, Jean-Jacques BRIDEY, Mme Nathalie CHABANNE, M. Jacques CRESTA, M<sup>me</sup> Seybah DAGOMA, MM. Charles de LA VERPILLIERE, Bernard DEFLESSELLES, M<sup>me</sup> Sandrine DOUCET, M. William DUMAS, M<sup>me</sup> Marie-Louise FORT, MM. Yves FROMION, Jean-Claude FRUTEAU, Hervé GAYMARD, M<sup>me</sup> Chantal GUITTET, MM. Razzi HAMMADI, Michel HERBILLON, Marc LAFFINEUR, M<sup>me</sup> Axelle LEMAIRE, MM. Christophe LÉONARD, Jean LEONETTI, Michel LIEBGOTT, M<sup>me</sup> Audrey LINKENHELD, MM. Lionnel LUCA, Philippe Armand MARTIN, Jean-Claude MIGNON, Jacques MYARD, Michel PIRON, Joaquim PUEYO, Didier QUENTIN, Arnaud RICHARD, M<sup>me</sup> Sophie ROHFRIETSCH, MM. Jean-Louis ROUMEGAS, Rudy SALLES, Gilles SAVARY, M<sup>me</sup> Paola ZANETTI.

## SOMMAIRE

|  | Pages |
|--|-------|
| <b>RÉSUMÉ DU RAPPORT</b> .....   | 5     |
| <b>INTRODUCTION</b> .....  | 7     |
| <b>I. LA MISE EN PLACE D'ACCORDS AÉRIENS ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET LES PAYS TIERS EST LA CONSÉQUENCE DE LA POLITIQUE DE CIEL UNIQUE</b> .....                              | 11    |
| A. LA COMPÉTENCE DE L'UNION EUROPÉENNE RÉSULTE LARGEMENT D'UNE DÉCISION DE LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE .....  | 11    |
| B. UN ACCORD MODÈLE POUR LA COOPÉRATION AÉRIENNE INTERNATIONALE .....  | 12    |
| C. LA POLITIQUE DE « CIEL UNIQUE EUROPÉEN » CONSTITUE LE NOUVEL ENVIRONNEMENT DE LA NAVIGATION AÉRIENNE .....  | 14    |
| <b>II. LES POINTS DU PROJET D'ACCORD FAISANT DÉBAT</b> .....   | 17    |
| A. LA QUESTION SOCIALE .....   | 17    |
| B. LA SÉCURITÉ .....   | 17    |
| C. L'ENVIRONNEMENT .....   | 18    |
| <b>III. LES INTERROGATIONS SUR LE STATUT DE SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON</b> .....   | 19    |
| <b>CONCLUSION</b> .....  | 21    |
| <b>TRAVAUX DE LA COMMISSION</b> .....  | 23    |
| <b>ANNEXES</b> .....   | 25    |
| <b>ANNEXE 1 : LA POLITIQUE DU GOUVERNEMENT CANADIEN EN MATIÈRE D'ACCORD AÉRIEN BILATÉRAUX</b> ( <i>source : gouvernement canadien, Office fédéral des transports</i> ) ..... | 27    |
| <b>ANNEXE 2 : LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE À L'OACI</b> .....  | 35    |



## **RÉSUMÉ DU RAPPORT**

Le Canada est un partenaire important de l'Union européenne en matière de transport aérien. En 2008, plus de 9 millions de personnes ont voyagé entre l'Union européenne et le Canada, passage obligé vers un territoire français, donc européen, Saint-Pierre-et-Miquelon.

Aussi convient-il de se féliciter de la conclusion d'un accord sur le transport aérien entre l'Union européenne et le Canada, le 30 novembre 2008, entériné par le Conseil le 6 mai 2009, dont il vous est proposé d'autoriser la ratification.

Cet accord appelle peu de réserves de la part de la rapporteure, si ce n'est sa non-application à l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon.



Mesdames, Messieurs,

Le Canada est un partenaire important de l'Union européenne en matière de transport aérien. En 2008, plus de 9 millions de personnes ont voyagé entre l'Union européenne et le Canada, passage obligé vers un territoire français, donc européen, Saint-Pierre-et-Miquelon.

Aussi convient-il de se féliciter de la conclusion d'un accord sur le transport aérien entre l'Union européenne et le Canada, le 30 novembre 2008, entériné par le Conseil le 6 mai 2009, dont il vous est proposé d'autoriser la ratification.

Cet accord est sans doute le plus ambitieux conclu entre l'Union européenne et un pays du G20. La Commission européenne souligne qu'il devrait « ouvrir, lorsqu'il rentrera en vigueur, de nouvelles possibilités de développement au secteur aérien par la libéralisation progressive des règles de participation étrangère. Il est en particulier plus ambitieux et plus précis que l'accord conclu entre l'Union européenne et les États-Unis en matière de droits de trafic, de participation et de contrôle ».

L'accord soumis à notre examen prévoit la mise en place progressive de droits de trafic et de possibilités d'investissement ainsi qu'une coopération approfondie dans plusieurs domaines : la sécurité, la sûreté, les questions sociales, les intérêts des consommateurs, l'environnement, la gestion du trafic aérien, les aides d'État et la concurrence.

Toutes les compagnies aériennes de l'Union européenne pourront exploiter des vols directs à destination du Canada depuis n'importe quel aéroport européen. Toutes les restrictions existantes relatives aux routes, aux prix ou au nombre de vols hebdomadaires entre le Canada et l'Union européenne devraient être supprimées. Les transporteurs auront la faculté de conclure des accords commerciaux, comme des accords de partage de code.

Selon une étude de la Commission européenne, la conclusion d'un accord de ciel ouvert avec le Canada engendrerait une hausse de 500 000 passagers supplémentaires la première année. Dans un délai de quelques

années, 3,5 millions de personnes supplémentaires pourraient profiter des nouvelles possibilités offertes. La baisse des tarifs attendue pourrait à terme générer un gain d'au moins 72 millions d'euros pour les consommateurs<sup>(2)</sup>, sous la forme de réduction de tarifs.

**Toutefois nous devons faire deux observations :**

***1. La présentation de l'accord par la Commission européenne évoquée précédemment doit être relativisée dans la mesure où :***

a) L'accord se substitue à l'accord bilatéral entre la France et le Canada, déjà très libéral ; de ce fait il n'existe pas dans cet accord de services qui ne pourraient pas actuellement être mis en œuvre.

b) La plupart des dispositions allant au-delà de ce qui figure dans l'accord aérien signé il y a quelques années entre l'Union européenne et les États-Unis – comme le cabotage ou la libéralisation des règles de propriété et de contrôle des transporteurs – n'entreront en vigueur que lorsque les autorités canadiennes en auront décidé ainsi. Rien ne laisse à penser que les autorités canadiennes pourraient le faire prochainement, comme le montre le texte de l'Office fédéral des transports, en annexe 1.

En conséquence, si la Commission européenne peut avancer qu'elle s'est conformée scrupuleusement au mandat de négociation ambitieux que lui avait confié le Conseil, cette affirmation n'est que partiellement exacte dans la mesure où la plupart des dispositions novatrices de ce texte restent dépendantes d'une décision souveraine des autorités canadiennes.

***2. L'inapplicabilité de l'accord en question à Saint-Pierre-et-Miquelon est très étonnante, s'agissant de la partie du territoire français, si ce n'est européen, la plus concernée par les relations de transport aérien avec le Canada.***

Cette inapplicabilité à Saint-Pierre-et-Miquelon, qui n'est pas clairement établie pour votre rapporteure, du fait du statut antérieur de DOM de Saint-Pierre-et-Miquelon, s'explique par le fait que Saint-Pierre-et-Miquelon compte parmi les Territoires et Pays d'Outre-Mer associés à l'Union Européenne et à ce titre exclus de l'Union douanière.

Il conviendrait que cette question puisse être rapidement tranchée lorsque les phases d'ouverture des capitaux et des services seront mises en œuvre, faute de quoi cette situation ne manquera pas d'entraîner de réelles difficultés dans l'avenir pour les transporteurs de l'archipel comme du Canada qui demeureront soumis à un cadre réglementaire abrogé partout ailleurs, et susceptible de créer des

---

<sup>(2)</sup> Chiffres communiqués par la Commission européenne au Parlement européen, cf. séance du 28 juin 2011.

difficultés inextricables puisque les trajets entre Saint-Pierre-et-Miquelon et Paris pourraient obéir à deux régimes juridiques différents.

Comment priver ce morceau de France d'un texte qui, pour la Commission européenne, constituera une étape majeure dans l'ouverture des marchés et des débouchés pour les investissements et procurera de grands avantages aux consommateurs, aux compagnies aériennes et, plus généralement, aux économies des deux partenaires ?

En conclusion, il nous semble qu'il convient de retenir que cet accord entre l'Union européenne et le Canada ne présente pas en soi de problème particulier et peut être approuvé, étant entendu toutefois qu'il convient d'en relativiser la portée et que la question de son application à Saint-Pierre-et-Miquelon devra être rapidement réglée.



## **I. LA MISE EN PLACE D'ACCORDS AÉRIENS ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET LES PAYS TIERS EST LA CONSÉQUENCE DE LA POLITIQUE DE CIEL UNIQUE**

Le Vice-président de la Commission européenne, M. Antonio Tajani, indiquait que le « nouvel accord fait du marché aérien euro-canadien l'un des plus ouverts au monde et marque une étape dans les relations entre l'Union européenne et le Canada. Le fait que l'Union européenne et le Canada agissent non pas dans le sens de la fermeture de leurs marchés mais dans celui de la levée des obstacles et de l'amélioration des relations entre les personnes et les entreprises est un signe important ».

Dorénavant, toutes les compagnies aériennes de l'Union européenne auront la possibilité d'exploiter des vols directs vers le Canada au départ de n'importe quel aéroport européen.

La remise en cause des accords nationaux existants résulte d'abord de la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne.

### **A. La compétence de l'Union européenne résulte largement d'une décision de la Cour de justice de l'Union européenne**

Par huit recours distincts, tous déposés en décembre 1998, la Commission européenne a assigné devant la Cour de justice plusieurs États membres pour divers manquements résultant de la conclusion d'accords bilatéraux avec les États-Unis d'Amérique en matière de transport aérien, estimant notamment que la Communauté disposait d'une compétence exclusive pour conclure de tels accords et avançant que certaines dispositions des accords conclus contrevenaient au droit des traités ou empiétaient sur la compétence communautaire.

Les arrêts de la Cour de justice de 2002 n'ont pas reconnu à la Communauté une compétence exclusive pour conclure des accords internationaux de transport aérien : l'exemption de certaines taxes sur le territoire national, les modalités d'accès et de résidence sur le territoire ou l'octroi de droits de trafic sont, par exemple, de la compétence exclusive des États membres ; la Cour a indiqué que la fixation des tarifs pour les vols intracommunautaires était de la compétence communautaire. Enfin, si l'Union est d'ores et déjà intervenue pour fixer des règles dans de nombreux domaines du transport aérien (accès au marché, sécurité, sûreté, navigation aérienne, environnement, social, protection des consommateurs...) la compétence est le plus souvent partagée dans ces domaines comme l'illustre par exemple les questions de sûreté, sujet sensible pour lequel

l'Union édicte des règles que les États membres sont, dans certains cas, libres de renforcer.

Prenant acte des arrêts de la Cour, le Conseil « transports, télécommunications et énergie » du 5 juin 2003 a adopté une décision autorisant la Commission à négocier un accord communautaire avec les États-Unis d'Amérique pour établir un espace aérien sans frontière avec l'Union européenne qui remplacerait les accords bilatéraux existants et résoudrait les problématiques juridiques soulignées par la Cour.

Le règlement 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 relatif à la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers a concrétisé ces principes.

Dès lors, **deux usages coexistent pour définir le cadre du transport aérien international entre les États membres de l'Union et des pays tiers** : les traditionnels accords bilatéraux dont le modèle a été amendé pour respecter les arrêts de la Cour et les accords européens, pour lesquels l'ouverture de négociation est autorisée par le Conseil en fonction de la politique extérieure de l'aviation civile définie par l'Union. Compte tenu de la répartition des compétences dans ce domaine, ces derniers sont des accords mixtes auxquels l'Union et ses États membres sont parties.

## **B. Un accord modèle pour la coopération aérienne internationale**

Le mandat de négociation a fixé comme objectif l'établissement d'un espace aérien sans frontières entre l'Union européenne et le Canada, ce qui donnerait naissance à un marché unique du transport aérien, à l'intérieur duquel les investissements pourraient circuler librement et où les transporteurs aériens européens et canadiens seraient en mesure de fournir des services aériens sans aucune restriction, y compris sur le marché intérieur des deux parties. La réalisation intégrale de ce mandat exigerait des évolutions considérables de la législation canadienne, notamment la suppression des restrictions existantes concernant la propriété et le contrôle des compagnies aériennes canadiennes par des intérêts étrangers et concernant le cabotage. Pour cette raison, le mandat reconnaît explicitement la possibilité de mettre en œuvre un accord par étapes. L'Union européenne a accepté, durant les négociations, que l'ouverture complète aux investissements puisse ne pas être réalisée complètement dès le début mais soit introduite progressivement en différentes phases d'une période de transition.

L'objectif de moyen terme est donc d'intégrer de facto le Canada à la politique de ciel unique.

**L'accord qui nous est soumis est exemplaire car il supprime toutes les restrictions concernant les itinéraires, les tarifs ou le nombre de vols hebdomadaires entre le Canada et l'Union européenne.** D'autres droits de

trafic seront libéralisés de façon progressive, parallèlement à la création de débouchés pour les investissements.

La phase 1 de mise en œuvre de l'accord prévoit une limitation des prises de participation étrangères dans le capital des transporteurs aériens à 25 %, comme c'était le cas au moment de la conclusion de l'accord. Les transporteurs aériens peuvent, sans restriction, exploiter des services directs entre tout point d'Europe et du Canada. Le nombre de transporteurs aériens exploitant des services entre l'Union européenne et le Canada, et le nombre de services exploités par chaque transporteur, ne seront plus limités. Les transporteurs de marchandises auront le droit de poursuivre leurs vols vers des pays tiers.

Ce texte pourrait conduire à des modifications du paysage industriel dans la mesure où les entreprises et les ressortissants de l'Union européenne auront la possibilité d'investir librement dans les compagnies aériennes canadiennes, et inversement. Toutefois les phases suivantes dépendent de la volonté canadienne.

La phase 2 s'ouvrira dès que le Canada aura pris les mesures nécessaires pour permettre aux investisseurs européens de posséder jusqu'à 49 % des actions avec droit de vote des transporteurs canadiens. Cette phase implique que certains droits additionnels seront disponibles, dont le droit, pour les transporteurs de fret, d'assurer, depuis le territoire de l'autre partie, des services vers des pays tiers sans correspondance avec leur point d'origine (droits dits « de septième liberté »). Le Canada offre cette possibilité depuis mars 2009.

La phase 3 commencera lorsque les deux parties auront autorisé les investisseurs à créer et contrôler de nouvelles compagnies aériennes sur leurs marchés respectifs. Les compagnies de transport de passagers pourront alors prolonger leurs vols vers des pays tiers.

La phase 4 est la dernière étape, le droit d'assurer des services, y compris en matière de cabotage, sera assuré sans réserve. Ce droit sera accordé une fois que les deux parties auront pris toutes les mesures pour autoriser la propriété et le contrôle intégraux de leurs transporteurs nationaux par des ressortissants de l'autre partie.

Les deux parties ont décidé de collaborer étroitement afin d'atténuer les effets du transport aérien sur le changement climatique. Ce texte comporte donc des dispositions visant à renforcer les intérêts des consommateurs, les parties s'engageant notamment à se consulter sur des questions telles que le dédommagement pour refus d'embarquement, la définition de mesures d'accessibilité ou le remboursement des passagers, afin d'adopter des approches compatibles dans la mesure du possible. Le texte prévoit en outre un dispositif rigoureux pour veiller à ce que les transporteurs ne puissent être victimes de discriminations en matière d'accès aux infrastructures ou aux subventions publiques.

Dans les domaines de la sûreté et de la sécurité, l'accord prévoit la reconnaissance mutuelle des normes et l'instauration d'un système de sûreté à guichet unique. Cela facilitera le travail des compagnies aériennes et des autorités aéroportuaires et limitera les inconvénients pour les passagers.

La mise en place d'un système de sûreté à guichet unique permettrait de dispenser les passagers, les bagages et le fret en transit de toute mesure de sûreté supplémentaire au départ ou à destination du Canada.

S'agissant des relations avec le Canada, le secteur aérien faisait l'objet, avant l'accord à l'examen, d'accords bilatéraux avec le Canada, conclus par dix-neuf États membres. Bon nombre de ces accords étaient restrictifs et n'ouvraient pas un accès complet aux marchés respectifs.

Il existe déjà un réseau dense de relations aériennes bilatérales pour lesquelles ce texte entraînera peu de modifications. Cependant, huit États membres n'ont encore passé aucun accord avec le Canada, et quelques accords conclus n'offrent pas un accès total aux marchés des parties, ce qui est difficilement compatible avec la mise en place de la politique de ciel unique.

### **C. La politique de « ciel unique européen » constitue le nouvel environnement de la navigation aérienne**

L'accord qu'il vous est proposé de ratifier est la traduction de la politique européenne de ciel unique qui voit progressivement la gestion du ciel transférée à l'Union européenne. Cette politique doit être bien évidemment soutenue car l'espace aérien constitue un ensemble homogène qui souffre de sa fragmentation actuelle, en particulier en matière de contrôle aérien, source de retards et de dysfonctionnements.

L'adoption en 2004 du « paquet » de mesures législatives relatives au « ciel unique »<sup>(3)</sup> a établi la compétence de l'Union européenne pour réglementer à peu près tous les aspects de la gestion du trafic aérien dans l'espace sous contrôle des États membres.

L'extension de la législation communautaire à ses voisins européens par le biais d'accords d'association impliquant un transfert à la Communauté et à ses organes (Commission et agences) des pouvoirs législatifs et exécutifs correspondants, a permis d'élargir le ciel unique à la Norvège et à la Suisse ; l'accord établissant l'espace européen de l'aviation civile l'élargira à tous les États

---

<sup>(3)</sup> Règlements 549/2004, 550/2004, 551.2004 et 552/2004.

des Balkans au fur et à mesure de son entrée en vigueur<sup>(4)</sup> de sorte que bientôt seule la Turquie restera en dehors du cadre du ciel unique.

Le ciel unique européen sera composé, à terme, de neuf grands blocs d'espaces aériens. La France est engagée dans le FAB Europe Central (FABEC), situé au cœur de l'Europe, avec l'Allemagne, la Suisse, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg. En raison de sa position géographique, le FABEC contrôlera l'un des trafics aériens les plus denses au monde. L'engagement des autorités militaires est bien sûr essentiel à la réalisation du FABEC. Des indicateurs et des objectifs de performance sont fixés pour le FABEC en matière de sécurité, de capacité et de respect de l'environnement pour la période 2012-2014, dans le contexte d'une prévision de croissance du trafic de 3,5 % en moyenne par an.

Le traité créant le FABEC a été signé le 2 décembre 2010. Il donne une assise juridique à ce nouvel espace aérien et précise les modalités de gouvernance entre États avec la création d'un conseil des États auquel sera rattaché un comité des prestataires des services de la navigation aérienne. Ce nouveau traité doit être ratifié avant décembre 2012.

En parallèle, les États et leurs prestataires de services de navigation aérienne doivent s'accorder sur un modèle d'organisation pour le développement stratégique de l'espace aérien, le management de la performance et la maîtrise des fonctions communes à l'échelle du FABEC.

L'accord entre l'Union européenne et le Canada, qui nous est soumis, doit donc être examiné dans cette perspective. Il présente un grand intérêt pour le Canada qui peut accéder au marché unique par une seule démarche, infiniment plus simple que la gestion de vingt-sept traités.

**Il est donc évident qu'une politique de ciel unique cohérente implique la substitution des accords bilatéraux par des traités entre l'Union européenne et les pays tiers et pose la question du maintien des compétences nationales.**

Toutefois l'Union européenne doit intégrer l'ensemble de ses composantes, y compris les PTOM, qui ne doivent pas être oubliés. Il est du devoir de l'Union européenne d'assurer la réciprocité entre l'Union européenne et ses partenaires, ce qu'elle a parfois du mal à faire.

---

<sup>(4)</sup> Cet accord est complété par des protocoles avec chaque Etat associé définissant les conditions d'entrée en vigueur. Ces conditions sont liées à la capacité de ces Etats à appliquer correctement le droit communautaire.



## II. LES POINTS DU PROJET D'ACCORD FAISANT DÉBAT

### A. La question sociale

Le Parlement européen note<sup>(5)</sup> que si « l'accord à l'examen est plus ambitieux que celui conclu avec les États-Unis en matière d'accès au marché, il est en revanche moins précis lorsqu'il s'agit de reconnaître l'importance de la dimension sociale. Si chaque partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour évoquer les effets de l'accord sur les travailleurs, l'emploi et les conditions de travail, il n'est pas expressément précisé que les "opportunités créées par l'accord ne sont pas destinées à affaiblir les normes du travail" et le comité mixte n'est pas appelé à examiner "les conséquences sociales de l'accord tel qu'il est appliqué et [à apporter] les réponses appropriés aux préoccupations jugées légitimes ».

Cette remarque a quelque peu surpris votre rapporteure car dans le domaine aérien l'Union européenne a quelques responsabilités dans le développement des compagnies low costs, qui n'hésitent pas à pratiquer le « dumping social » en domiciliant des contrats de travail dans des pays où la législation sociale est moins avantageuse.

Au moins deux compagnies font en France l'objet de poursuites pénales et leur défense s'appuie sur la réglementation européenne.

Cette observation étant formulée, votre rapporteure ne peut que se féliciter des propos du Parlement européen lorsqu'il souligne qu'il « importe donc que la Commission utilise l'accord, et en particulier la possibilité de saisir le comité mixte, pour renforcer le respect des législations internationales en matière de droits sociaux, en particulier les normes de travail consacrées par 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, révision 2000) et la Convention de Rome de 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles. »

### B. La sécurité

Nous devons saluer l'objectif de mise en place d'un « système de contrôle de sûreté unique » permettant d'éviter de soumettre les passagers et les bagages à un nouveau contrôle à chaque correspondance. Il convient toutefois de

---

<sup>(5)</sup> *Débat du 28 juin 2011.*

coordonner les mesures de sécurité intervenues et non de se placer sur une échelle de perroquet où les dispositifs se superposeraient sans réflexion d'ensemble.

### **C. L'environnement**

Les dispositions négociées préservent le droit des parties de prendre et d'appliquer des mesures appropriées pour agir sur les incidences environnementales du transport aérien, ce qui autorise l'application de la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil qui intègre les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre.

Par l'instauration de « *permis* » à polluer, les Européens veulent obliger toutes les compagnies aériennes, quelle que soit leur nationalité, à acheter l'équivalent de 15 % de leurs émissions de CO<sub>2</sub>, soit 32 millions de tonnes, pour lutter contre le réchauffement climatique. A 8 euros la tonne, la mesure devrait rapporter 256 millions d'euros en 2012, selon la Commission européenne.

Le fait que la Commission européenne ait agit sans accord de nos partenaires risque d'être dommageable à l'économie européenne, et est à l'origine d'une crise diplomatique avec les principaux partenaires de l'Union européenne qui contestent cette mesure et menacent l'Union européenne de rétorsions (achat d'airbus, refus de survol de certaines zones...).

Pour l'avenir, le comité mixte, propre à chaque accord, devrait jouer un rôle important sur le développement des normes relatives à l'environnement. Nous devons nous féliciter de ce dispositif qui pourrait à l'avenir éviter la crise diplomatique dans laquelle se trouve actuellement plongée l'Union européenne à propos des quotas de CO<sub>2</sub>.

Le fait que l'Union européenne ne soit pas membre de plein exercice de l'OACI constitue également un obstacle au développement des relations aériennes internationales qu'il conviendrait de régler. En effet, les arguments des Européens sont récusés par 26 des 36 membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dont les États-Unis, la Chine et la Russie. Ils ont adopté début novembre une résolution non contraignante recommandant d'exempter les compagnies étrangères des taxes perçues par l'Union européenne à l'occasion de la desserte de son territoire par des compagnies extra-européennes. La Chambre des représentants aux États-Unis est allée plus loin avec l'adoption d'un projet de loi interdisant aux compagnies aériennes américaines de s'acquitter de cette taxe.

### III. LES INTERROGATIONS SUR LE STATUT DE SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

L'accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses États membres suspend ou abroge les dispositions pertinentes des accords bilatéraux.

En l'occurrence, pour la France il suspend, pour la partie du territoire français où s'appliquent les traités européens<sup>(6)</sup>, les dispositions de l'accord de 1976 relatif au transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Canada.

En revanche, l'accord bilatéral entre la France et le Canada continue à s'appliquer pour les parties du territoire français non couvertes par les traités sur l'Union européenne, à savoir la Nouvelle-Calédonie et ses dépendances, la Polynésie française, les Terres australes et antarctiques françaises, les îles Wallis-et-Futuna, Mayotte, Saint-Pierre-et-Miquelon et Saint-Barthélemy.

A priori nous devons être surpris par l'inapplicabilité, de l'accord en question à Saint-Pierre-et-Miquelon, qui fait partie naturellement du territoire français, si ce n'est européen, et qui est la collectivité la plus exposée aux questions de transport aérien avec le Canada, étant donné qu'il s'agit d'un territoire enclavé et que toute liaison aérienne passe obligatoirement par le Canada voisin.

Cette situation s'explique techniquement par le fait que Saint-Pierre-et-Miquelon compte parmi les Pays et Territoires d'Outre-Mer, associés à l'Union Européenne, sans être membre de l'Union douanière, ne saurait toutefois demeurer en l'état, au risque d'entraîner de réelles difficultés dans l'avenir pour les transporteurs de l'archipel qui demeureraient soumis à un cadre réglementaire désuet, abrogé partout ailleurs.

Cette analyse ne vaut que pour les phases ultérieures de développement de cet accord qui, dans l'immédiat, aura peu d'effets.

Aussi, compte tenu de l'importance des enjeux, il paraît essentiel de saisir solennellement le Gouvernement de cette question.

Votre rapporteure suggère au Gouvernement d'utiliser la piste suivante.

---

<sup>(6)</sup> *c'est-à-dire le territoire métropolitain, la Guadeloupe, la Guyane française, la Martinique, la Réunion, et Saint-Martin.*

Il est indiqué dans l'accord qu'il est conclu par « *les États membres en tant que partie à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944* » et le g de l'article 1 fait référence au traité « *instituant la Communauté européenne* », applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon durant la période où la Collectivité a eu un statut de DOM, et est soumis à l'application de la Convention de Chicago.

Aussi est-il suggéré d'entamer un travail en vue de l'élaboration d'un instrument de droit international spécifique comportant des dispositions équivalentes et, le cas échéant, adapté au contexte de Saint-Pierre-et-Miquelon. Il pourrait par exemple prendre la forme d'une note conjointe de l'Union européenne et du gouvernement français interprétant l'article premier pour préciser que l'accord conclu se substitue, s'agissant de Saint-Pierre-et-Miquelon à l'accord franco-canadien de 1976.

Il est en outre fondamental que ce travail soit élargi aux modalités spécifiques de gestion des questions de cabotage aérien et éventuellement maritime, entre le Canada et Saint-Pierre-et-Miquelon. En effet, ces questions sont en lien direct avec les dispositions de l'accord en discussion et constituent de surcroît un enjeu de premier ordre pour le développement de relations économiques mutuellement avantageuses entre l'Archipel et le Canada, dans le cadre d'une coopération régionale effective et fondée sur le respect mutuel.

Il nous semble difficile de relever de deux législations différentes. Aussi, le Gouvernement français, en accord avec la collectivité, doit-il engager une procédure permettant d'inclure Saint-Pierre-et-Miquelon dans le champ de cet accord en essayant d'éviter de s'engager dans une procédure de révision qui serait trop longue et trop lourde.

## **CONCLUSION**

Votre rapporteure vous propose d'approuver cet accord, tout en demandant au Gouvernement français que par un échange de notes, entre la Commission européenne, le Canada et la France il soit précisé qu'il est applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon ce qui évitera d'avoir à appliquer en parallèle deux textes différents.



## TRAVAUX DE LA COMMISSION

La Commission s'est réunie le 18 juillet 2012, sous la présidence de M<sup>me</sup> Danielle Auroi, Présidente, pour examiner le présent rapport d'information.

L'exposé de la rapporteure a été suivi d'un débat.

« **La Présidente Danielle Auroi.** Vous avez raison de souligner les ambiguïtés et les questions qui demeurent sur la taxe kérosène et sur la réticence de nos partenaires à tenir leurs engagements environnementaux, qui appellent de notre part un suivi attentif.

**M. André Schneider.** Je veux féliciter la rapporteure pour la qualité et l'extrême clarté de son exposé, qui militent pour que notre Commission, à l'image de la Commission des affaires étrangères qui a approuvé le projet de loi de ratification ce matin, adopte à l'unanimité cet excellent rapport.

**M. Jérôme Lambert.** Une nouvelle fois, les enjeux exposés nous placent devant la difficulté traditionnelle à concilier, dans un monde exposé à une concurrence acharnée, les impératifs écologiques, sociaux et industriels. Le cas aéronautique est en effet éclairant : la taxe kérosène, conforme à nos engagements environnementaux, affaiblit indéniablement Airbus, certains pays n'hésitant pas d'ores et déjà à déconseiller le recours à ses avions. Dans un esprit comparable, force est de constater que le déploiement des compagnies low cost, d'ailleurs encouragé par l'Europe, porte aussi des conséquences néfastes en terme de conditions sociales et salariales et même en terme de qualité du service pour les passagers.

**M<sup>me</sup> Annick Girardin, rapporteure.** Il est vrai qu'il est quelque peu ironique de voir le Parlement européen soulever la question des low cost alors que l'Union a tant fait pour favoriser leur développement. »



**ANNEXES**



**ANNEXE 1 :  
LA POLITIQUE DU GOUVERNEMENT CANADIEN EN MATIÈRE D'ACCORD AÉRIEN  
BILATÉRAUX**

*(source : gouvernement canadien, Office fédéral des transports)*

**Négociations bilatérales sur les transports aériens entre le Canada et les pays étrangers**

*Faits saillants entre le Canada et les pays étrangers*

Au cours des 50 dernières années, l'évolution des transports aériens a beaucoup contribué à la croissance économique du Canada et du monde entier. Les avancées technologiques réalisées sur les plans des appareils et des aéroports ainsi que la simplification des règles administratives et des règlements entre les pays ont permis d'accroître la circulation des biens, des personnes et des idées à l'échelle internationale.

Les principaux objectifs visés par le Canada dans les négociations d'accords sur les transports aériens sont les suivants :

– fournir un cadre qui favorise la concurrence et la mise en place de nouveaux services aériens élargis à l'échelle mondiale dont bénéficieront les voyageurs, les expéditeurs et les secteurs du tourisme et des affaires ;

– offrir des occasions aux transporteurs aériens canadiens de se développer et d'affronter la concurrence dans un environnement mondial davantage libéralisé ;

– permettre autant que possible aux aéroports de commercialiser leurs services sans contraintes bilatérales ;

– appuyer les objectifs commerciaux internationaux du Canada et en faciliter l'atteinte ;

– soutenir une industrie canadienne des transports aériens sûre, efficace et prospère.

En 2006, le Canada a adopté une nouvelle politique internationale sur les transports aériens intitulée « Ciel bleu », qui vise à renouveler sa stratégie à l'égard des transports aériens internationaux. Pour plus de renseignements sur cette politique, visitez le site Web de Transports Canada : la politique Ciel bleu du Canada.

*Accords sur les transports aériens récemment conclus ou mis à jour par le Canada*

La stratégie retenue s'est avérée fructueuse. En effet, depuis décembre 2006, le Canada a conclu avec succès de nouveaux accords sur les transports aériens ou a mis à jour ceux déjà en vigueur, et ce, avec les pays suivants : la Colombie, le Honduras, le Nicaragua, Curaçao et Saint-Martin.

Le 13 avril 2012 – Le communiqué « Le Canada conclut de nouveaux accords de transport aérien dans les Amériques » a été rédigé par le Cabinet du Premier ministre. Pour consulter le communiqué, visitez le site web du Cabinet du Premier Ministre - Le Canada conclut de nouveaux accords de transport aérien dans les Amériques.

*Chine*

Le 9 février 2012 – La Note d'information « Élargissement de l'accord sur le transport aérien entre le Canada et la Chine » a été rédigé par le Cabinet du Premier ministre. Pour consulter la Note

d'information, visitez le site web du Cabinet du Premier Ministre - Élargissement de l'accord sur le transport aérien entre le Canada et la Chine.

### ***Japon***

Le 1<sup>er</sup> octobre 2011 - L'accord bilatéral de transport aérien entre le Canada et le Japon a été élargi de manière à offrir plus de possibilités de services de transport aérien entre les deux pays. L'accord élargi permet entre autres aux transporteurs aériens canadiens d'avoir un meilleur accès à l'aéroport de Narita à Tokyo et une plus grande souplesse quant à leurs itinéraires. Il accorde également des droits accrus pour les vols entre le Canada et le Japon qui transitent par des pays tiers.

Le 9 avril 2009 – Cet accord élargit la portée de l'accord bilatéral de transport aérien actuel entre le Canada et le Japon. Grâce à celui-ci, les transporteurs aériens pourront offrir des services illimités entre le Canada et n'importe quelle ville du Japon à l'extérieur de la région de Tokyo. Il permettra aussi d'avoir accès à l'aéroport Haneda, l'aéroport de l'agglomération de Tokyo, et ce, pour la toute première fois et sous certaines conditions. L'accord comprend aussi des dispositions à jour en ce qui a trait à la sécurité et à la sûreté de l'aviation et prévoit des mécanismes qui permettront d'adapter plus facilement les tarifs aériens en fonction des fluctuations du marché.

Le 5 février 2007 – Conformément à cet accord bilatéral, les transporteurs des deux pays pourront adapter la capacité de leurs services et les types d'appareils utilisés selon la demande. Ils auront aussi davantage de flexibilité quant au choix d'itinéraires pour mettre en marché, comme les leurs, des vols de transporteurs partenaires, offrant ainsi des moyens supplémentaires de desservir les marchés.

### ***Mexique***

Le 12 août 2011 - Le Canada et le Mexique avaient conclu un accord de transport aérien élargi. Cet accord accroîtra les déplacements et les activités commerciales entre les deux pays. Cet accord élargi offre un régime complètement libéralisé pour les vols directs entre le Canada et le Mexique. N'importe quel transporteur aérien des deux pays pourra offrir plus de services entre n'importe quelle ville canadienne ou mexicaine. Par ailleurs, cet accord offre plus de latitude en ce qui concerne l'ajustement des prix selon les forces du marché et la modernisation des dispositions en matière de sécurité et de sûreté.

### ***Costa Rica***

Le 11 août 2011 - Le communiqué « Renforcer l'engagement du Canada auprès du Costa Rica » a été rédigé par le Cabinet du Premier ministre. Pour consulter le communiqué, visitez le site web du Cabinet du Premier Ministre - Renforcer l'engagement du Canada auprès du Costa Rica.

Le 17 février 2009 – L'accord prévoit des droits qui permettront aux compagnies aériennes d'assurer des services réguliers à l'aide de ses propres appareils et de partage des codes de vol entre toutes paires de villes bilatérales. Il permet aussi aux compagnies aériennes de disposer d'une plus grande souplesse quant à l'horaire des vols et la tarification. En plus de ces services, les compagnies aériennes auront la possibilité de desservir l'autre pays et des pays tiers.

### ***Brésil***

Le 8 août 2011 - Le communiqué « Le PM consolide les liens économiques avec le Brésil » a été rédigé par le Cabinet du Premier ministre. Pour consulter le communiqué, visitez le site web du Cabinet du Premier Ministre - Le PM consolide les liens économiques avec le Brésil.

### ***Qatar***

Le 2 février 2011 - Le Canada et le Qatar ont réussi à conclure un accord sur le transport aérien qui permet d'établir les premiers services aériens réguliers directs entre les deux pays. L'accord

donne aux transporteurs aériens l'occasion d'assurer des vols entre le Canada et le Qatar, et leur accorde également la souplesse d'ajuster les prix entre le Canada et le Qatar en fonction des forces du marché. Les transporteurs aériens peuvent également choisir d'offrir des services aériens à partir de vols exploités par d'autres transporteurs, ce que l'on appelle communément les services de partage de codes. L'accord sur le transport aérien renferme des dispositions rigoureuses qui reflètent l'importance de la sécurité et de la sûreté aériennes.

### *Algérie*

Le 11 janvier 2011 - L'accord de transport aérien avec l'Algérie a été négocié en juillet 2006. Avec l'élargissement de l'accord en matière de transport aérien entre le Canada et l'Algérie, le nombre de vols hebdomadaires de l'Algérie vers le Canada passera de deux à trois l'hiver, et de deux à quatre l'été. Ces augmentations aideront à répondre à la forte hausse de la demande en matière de transport aérien entre les deux pays.

### *Égypte*

Le 21 décembre 2010 - Cet accord élargi permet aux transporteurs aériens d'effectuer un plus grand nombre de vols entre le Canada et l'Égypte, et leur donne plus de souplesse afin qu'ils puissent ajuster leurs tarifs aux forces du marché. Les transporteurs aériens peuvent aussi choisir le partage de codes, soit le recours à d'autres compagnies aériennes afin d'assurer leurs services. L'accord de transport aérien comprend de solides dispositions en matière de sécurité et de sûreté aériennes, ce qui reflète l'importance que les deux pays y accordent.

### *Jamaïque et Trinité-et-Tobago*

Le 20 décembre 2010 - Des accords de transport aérien de type Ciel ouvert avaient été conclus avec la Jamaïque et Trinité-et-Tobago. Ces nouveaux accords offrent aux transporteurs aériens plus de souplesse quant au choix de la destination, de la fréquence et des tarifs des services. De plus, les aéroports seront en mesure de mieux commercialiser leurs services. La libéralisation du cadre réglementaire transport-économie qui régissait les services aériens avec ces pays est conforme à la Stratégie pour les Amériques du gouvernement.

### *Suisse*

22 octobre 2010 - L'un des 20 plus grands marchés aériens du Canada, la Suisse est un partenaire important du Canada dans ce domaine. Le Canada et la Suisse ont donc conclu avec succès les négociations d'un accord de type Ciel ouvert, qui modernise l'accord de 1975 (modifié en dernier lieu en 2002) afin de mieux refléter les réalités du marché d'aujourd'hui. L'accord comporte des dispositions élargissant les droits d'exploitation des compagnies canadiennes et suisses entre leurs territoires respectifs et des pays tiers, et les services réguliers de passagers ou de fret aérien entre les deux pays. Il permet également aux compagnies aériennes d'ajuster plus facilement leurs prix en fonction des conditions du marché (consulter le communiqué).

### *El Salvador*

29 avril 2010 - Le ministre canadien des Transports et le ministre du Commerce international ont annoncé aujourd'hui la conclusion d'un accord de transport aérien bilatéral de type Ciel ouvert entre le Canada et le Salvador. Cet accord, qui en remplace un autre signé en 1996, permet aux compagnies aériennes de disposer d'une souplesse importante quant au choix d'itinéraires, à la fréquence de service et à l'établissement des tarifs. Toute compagnie aérienne peut offrir des services pour se rendre à l'un et l'autre des deux pays et à des pays tiers. Elle peut également offrir des services de transport passager régulier et/ou tout cargo entre les deux pays vers un nombre indéterminé de villes dans le territoire de l'un ou l'autre pays.

On prévoit l'établissement de nouveaux services aériens par les compagnies aériennes des deux pays sous peu. En vertu des dispositions constitutionnelles du Salvador, le nouvel accord ne pourra entrer en vigueur qu'une fois qu'il aura été ratifié..

### *Tunisie*

Le 1<sup>er</sup> mars 2010 - Les compagnies aériennes des deux pays pourront désormais offrir des services aériens réguliers tant au Canada qu'en Tunisie. En outre, les compagnies aériennes peuvent choisir d'offrir leurs services en partage de codes en ayant recours à des vols d'autres compagnies. L'accord offre également la souplesse nécessaire aux compagnies aériennes pour ajuster leurs prix afin de satisfaire aux conditions actuelles du marché.

### *Éthiopie*

Le 1<sup>er</sup> mars 2010 - L'accord offre aux transporteurs aériens plus de souplesse en ce qui concerne les itinéraires. Il permet aux transporteurs d'exploiter des vols entre le Canada et l'Éthiopie, et d'ajuster leurs tarifs aux forces du marché. Les transporteurs aériens peuvent aussi choisir d'offrir des services aériens sur les vols assurés par d'autres transporteurs. C'est ce qu'on appelle le partage de codes (consulter le communiqué).

### *Maroc*

Le 9 février 2010 - L'accord élargi de transport aérien permet aux transporteurs aériens des deux pays d'offrir des services aériens réguliers vers plus de destinations sur l'autre territoire. Par ailleurs, les transporteurs aériens pourront aussi avoir recours aux vols d'autres compagnies pour offrir des services aériens, ce que l'on appelle les services en partage de codes. Grâce à cet accord, les transporteurs aériens pourront ajuster plus facilement leurs tarifs afin de satisfaire aux conditions actuelles du marché.

### *Cuba*

***Le 7 février 2010 - Canada a conclu avec succès un accord de services aériens élargi avec Cuba***, qui permet aux compagnies aériennes des deux pays d'offrir immédiatement des services aériens réguliers entre n'importe quelle ville canadienne et cubaine.

### *Union européenne*

Le 18 décembre 2009 - L'accord global de transport aérien Canada - Union européenne a été signé récemment par les 27 États membres de l'Union européenne, et par le ministre canadien des Transports. L'accord permet à tout transporteur aérien du Canada et des États membres de l'Union européenne d'opérer des vols passagers réguliers directs et des services de fret aérien tout cargo aussi souvent que désiré à destination de n'importe quelle ville de l'une ou l'autre des deux parties. Les transporteurs aériens pourront aussi prendre des passagers ou charger des marchandises dans les pays des deux parties et poursuivre leur route vers un pays tiers, dans le cadre d'un service en provenance ou à destination de leur propre pays.

Le 9 décembre 2008 - Cet accord qui est conforme à la politique « Ciel bleu » du Canada et à la législation canadienne actuelle, prévoit le développement de nouveaux marchés, de nouveaux services et une concurrence accrue. Il comprend :

- des services aériens directs sans restrictions entre le Canada et les États membres de l'UE ;
- des modalités de prix variables ;
- l'amélioration de la souplesse pour le fret.

L'accord englobe aussi huit États membres de l'UE (Chypre, Estonie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Slovaquie et Slovénie) avec lesquels le Canada n'avait pas auparavant d'accords de transport aérien.

#### ***Afrique du Sud***

Le 5 août 2009 - Le ministre canadien des Transports et le ministre du Commerce international ont annoncé aujourd'hui la conclusion d'un accord de transport aérien avec le gouvernement de la République sud africaine. Il s'agit du premier accord bilatéral permettant l'exploitation de services aériens directs réguliers entre le Canada et l'Afrique du Sud.

#### ***Nouvelle-Zélande***

Le 21 juillet 2009 – L'honorable Stockwell Day, ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, a signé aujourd'hui l'accord de transport aérien entre le Canada et la Nouvelle Zélande. La signature de l'accord a eu lieu à Singapour au cours d'une réunion de l'organisation de Coopération économique pour l'Asie-Pacifique (APEC).

Le 7 septembre 2007 – La conclusion fructueuse de négociations d'un nouvel accord de transport aérien permet à un nombre indéterminé de transporteurs de l'un ou l'autre des pays d'offrir des services aériens réguliers de passagers ou de fret, aussi souvent qu'ils le désirent, à destination et en provenance de tous points d'accès de l'un ou l'autre des territoires des deux pays. L'accord permet également d'offrir des services autonomes de fret entre les territoires des deux pays et à destination de pays tiers, et comprend un régime tarifaire flexible.

#### ***République de Corée***

Le 15 juillet 2009 – Ce nouvel accord de type Ciel ouvert qui est conforme à la politique « Ciel bleu » du Canada, permet à tout transporteur des deux pays d'offrir des vols passagers réguliers et des services de fret aérien tout cargo aussi fréquemment qu'ils le désirent, en provenance et à destination de tout point dans les deux pays. Les transporteurs aériens pourront prendre des passagers ou charger des marchandises dans l'un ou l'autre des deux pays, puis poursuivre leur route vers un pays tiers, dans le cadre d'un service en provenance ou à destination de leur propre pays. Cet accord comporte également un régime tarifaire qui autorisera les transporteurs à réagir rapidement aux conditions du marché.

#### ***Turquie***

Le 20 mars 2009 – L'accord prévoit des droits qui permettront d'abord aux transporteurs aériens d'assurer des services aériens passagers ou tout cargo. Ils pourront en outre choisir leurs trajectoires et les villes à desservir sur le territoire de l'autre partie à l'accord. Les transporteurs aériens pourront aussi fixer les tarifs, ce qui leur permettra de s'adapter rapidement aux conditions changeantes du marché.

#### ***République dominicaine***

Le 5 septembre 2008 – Le nouvel accord permet aux transporteurs aériens des deux pays d'exploiter des services passagers et marchandises réguliers, aussi fréquemment qu'ils le désirent, à destination et en provenance de tous points d'accès de l'un ou l'autre des territoires des deux pays. L'accord comprend un régime tarifaire offrant une grande marge de manœuvre et permettant aux compagnies aériennes d'établir les prix en fonction des conditions du marché.

#### ***Panama***

Le 13 juin 2008 – Ce nouvel accord permet aux compagnies aériennes des deux pays de desservir les destinations de leur choix chez le voisin, tout en garantissant une plus grande certitude

sur le plan opérationnel. Il offre également une marge de manœuvre pour l'établissement des tarifs aériens ainsi que des dispositions efficaces en matière de sécurité.

### ***Philippines***

Le 30 mai 2008 – Ce nouvel accord offre aux compagnies aériennes des deux pays un plus grand choix en ce qui a trait à l'accès aux marchés de services combinés de transport de passagers. De plus, il met en place un nouveau régime flexible pour l'exploitation de services de transport aérien exclusif de fret entre le Canada et les Philippines, lequel apporte un complément à l'Initiative canadienne de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

### ***Barbade***

Le 8 février 2008 – Cet accord permet aux compagnies aériennes d'offrir des services aériens réguliers aussi souvent qu'elles le désirent entre le Canada et la Barbade. De plus, les compagnies aériennes des deux pays disposeront désormais d'une plus grande souplesse (et l'élimination progressive de restrictions) au niveau des vols passagers ou de fret à destination et en provenance des pays tiers.

### ***Mexique***

Le 14 décembre 2007 – Cet accord modifié sur les services aériens permettra d'offrir davantage de choix aux passagers et aux expéditeurs au niveau des tarifs, des trajets et des destinations de voyage. Les nouvelles dispositions élargiront les possibilités d'accès aux marchés pour les compagnies aériennes et renforceront également nos relations commerciales avec le Mexique.

### ***Singapour***

Le 7 novembre 2007 - Ce nouvel accord permet à un nombre indéterminé de transporteurs de l'un ou l'autre des pays d'offrir des services aériens réguliers de passagers ou de fret, sans escale et aussi souvent qu'ils le désirent, entre toute ville canadienne et Singapour.

### ***Islande***

Le 18 juillet 2007 – Cet accord sur les transports aériens permet aux transporteurs des deux pays d'exploiter des services aériens réguliers de passagers ou de fret entre n'importe quelle ville du Canada et de l'Islande. Les transporteurs canadiens sont aussi autorisés à se servir de l'Islande comme plate-forme pour desservir un pays tiers, et vice-versa.

### ***Jordanie***

Le 13 juillet 2007 – En vertu de cet accord, un nombre indéterminé de transporteurs des deux pays peuvent desservir les destinations de leur choix dans l'autre pays et exploiter des services aériens réguliers entre les deux pays. Les transporteurs peuvent aussi offrir des services en partage de code, ce qui permet à un transporteur d'utiliser les vols d'autres transporteurs pour une partie du trajet d'un voyage.

### ***Koweït***

Le 17 mai 2007 – En vertu de cet accord, les transporteurs des deux pays sont autorisés à desservir des destinations de leur choix dans l'autre pays. Chacun des partenaires a le droit de désigner un nombre indéterminé de transporteurs pour exploiter des services aériens réguliers entre les deux pays.

### ***Irlande***

Le 30 avril 2007 – Ce nouvel accord permettra aux transporteurs aériens des deux pays d’offrir des services entre n’importe quelle ville du Canada et de l’Irlande. Les transporteurs canadiens seront également autorisés à utiliser l’Irlande comme plate-forme pour offrir des services à des pays tiers, et vice-versa.

### ***États-Unis d’Amérique***

Le 12 mars 2007 – Cet accord « Ciel ouvert » permet aux transporteurs canadiens de passagers et de fret de profiter du marché américain plus vaste comme plate-forme pour desservir un pays tiers, et vice-versa. Il permet également de stimuler de nouveaux marchés, de nouveaux services, des prix plus bas ainsi qu’une plus grande compétitivité.

### ***Croatie et Serbie***

Le 11 décembre 2006 - Le ministre des Transports, de l’Infrastructure et des Collectivités, et le ministre du Commerce international, ont annoncé la mise au point, pour la première fois, d’accords de transport aérien entre le Canada et la République de Croatie et entre le Canada et la République de Serbie pour des services aériens réguliers. Ces accords sont les premiers à être signés en vertu de la politique Ciel bleu, qui ouvre des possibilités pour les voyageurs, les entreprises et l’industrie du transport aérien.

### ***Accords courants sur les transports aériens***

Au fil du temps, le Canada a conclu des accords bilatéraux sur le transport aérien avec plusieurs pays et territoires, dont des États membres de l’Union européenne. Pour obtenir une liste complète de ces accords, prière de consulter le site Web de l’Office des transports du Canada.



## ANNEXE 2 : LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE À L'OACI



En Septembre 2005, la Commission européenne a établi un bureau à Montréal et a nommé son représentant à l'OACI. Le bureau a été officiellement inauguré par le vice-président Jacques Barrot, le 21 Juin 2007.

Le Représentant et Chef du Bureau, M. Timothy Fenoulhet, relève de la Direction du transport aérien, la Direction générale de la Mobilité et des Transports (DG MOVE) et lui-même et l'Office sont accrédités auprès du gouvernement canadien à travers la relation administrative avec la délégation de l'Union européenne Commission européenne au Canada , à Ottawa.

L'aviation civile internationale (OACI) a été fondée en 1944 par les 54 d'origine États contractants qui ont signé la Convention sur l'aviation civile internationale. Aujourd'hui, il y a 189 États contractants de l'OACI. Le siège permanent et le siège de l'OACI est à Montréal, Canada. OACI dispose de 7 bureaux régionaux, y compris l'Europe et Atlantique Nord (EUR / NAT), qui est à Paris, France.

Selon la Convention, l'OACI comprend une Assemblée, un Conseil à composition restreinte, avec divers organes subsidiaires (y compris la Commission de navigation aérienne, ANC) et un Secrétariat. Les officiers principaux sont le Président du Conseil et le Secrétaire général.

L'Assemblée, composée de représentants de tous les États contractants est l'organe souverain de l'OACI. Il se réunit tous les trois ans, en examinant en détail le travail de l'Organisation et fixer la politique des années à venir. Il adopte aussi un budget triennal.

Le Conseil, l'organe directeur qui est élu par l'Assemblée pour un mandat de trois ans, est composé de 36 États, y compris actuellement 8 États membres de l'Union européenne (Autriche, France, Allemagne, Hongrie, Finlande, Italie, Espagne et Royaume- Uni). La Grèce et Chypre assister aux sessions du Conseil en tant qu'observateurs. En tant qu'organe directeur, le Conseil donne continuité de la direction des travaux de l'OACI. Il est au sein du Conseil que les normes et pratiques recommandées sont adoptés et intégrés comme Annexes à la Convention sur l'aviation civile internationale. Le Conseil est assisté par la Commission de navigation aérienne (questions techniques), le Comité du transport aérien (questions économiques), le Comité de soutien interarmées des services de navigation aérienne et de la Commission des finances. Le Conseil a également mis en place (en 1983) du Comité pour l'environnement en aviation (CAEP) pour l'aider à les questions relatives à l'impact de l'aviation civile internationale sur l'environnement (bruit et les émissions du moteur).

Le Secrétariat, dirigé par un Secrétaire Général, est divisé en cinq divisions principales: la navigation aérienne, la Direction du transport aérien, la coopération technique du Bureau, le Bureau juridique, et le Bureau de l'Administration et des Services.

## Le statut de l'UE à l'OACI

Conformément à l'article 302 du traité instituant la Communauté européenne, "il incombe à la Commission pour assurer le maintien de toutes les relations utiles avec les organes de l'Organisation des Nations Unies et ses agences spécialisées (...)". La Commission européenne a des délégations à l'ONU à la fois à son siège à New York, et à Genève.

L'OACI est une agence spécialisée des Nations Unies dont le rôle en tant qu'organe technique au sein du système des Nations Unies est d'adopter des normes et pratiques recommandées internationales relatives à l'aviation civile internationale dans les domaines de la sécurité notamment, la sécurité et protection de l'environnement.

Tous les États membres de l'UE sont membres de l'ONU dans leur propre droit, tandis que la Communauté européenne a eu le statut d'observateur permanent à l'ONU depuis 1974. La Communauté européenne est un membre à part entière d'une agence des Nations Unies spécialisée, l'alimentation et l'agriculture (FAO), reflétant d'importantes responsabilités de la Communauté dans les secteurs couverts par la FAO.

Toutefois, en dépit de l'OACI étant une institution spécialisée de l'ONU (comme la FAO) et la Communauté européenne d'aujourd'hui ayant des pouvoirs étendus et les responsabilités dans le domaine du transport aérien, notamment dans pratiquement tous les domaines relevant du mandat de l'OACI, ainsi que d'être un grand contributeur financier aux programmes de coopération technique de l'OACI (depuis 2001, la Commission européenne a alloué 3,7 millions d'euros auprès de l'OACI dirigée par le développement coopératif de la sécurité opérationnelle et des programmes de maintien de navigabilité - COSCAP), le statut de la Communauté européenne à l'OACI est encore en question.

Depuis 1989, suite à une décision du Conseil de l'OACI, l'Union européenne a été incluse dans la liste des organisations qui peuvent être invitées à assister à des réunions appropriées de l'OACI. Depuis, l'UE, représentée par la Commission, a été invité par l'OACI pour participer en tant qu'observateur à l'Assemblée de l'OACI, ainsi que dans les comités (p. ex CAEP), groupes de travail techniques (par exemple le panneau de sécurité de l'aviation), et des groupes d'étude. L'UE est également partie à la «Convention de Montréal» de l'OACI de 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, qui introduit un cadre juridique uniforme pour régir la responsabilité des transporteurs aériens en cas de dommages causés aux passagers, des bagages ou marchandises lors de voyages internationaux.

Toutefois, pour les règles de l'OACI Conseil spéciales s'appliquent aux «observateurs», qui sur l'invitation du Conseil sont en mesure de participer sur une base ad hoc aux réunions du Conseil dans les domaines où ils ont un intérêt spécial et où par conséquent il est d'intérêt pour le Conseil d'examiner leurs points de vue. En théorie, l'UE, représentée par la Commission, pourrait profiter de cette possibilité de présenter la position de l'Union européenne sur un sujet précis. Cela permettrait à l'UE de parler d'une seule voix sur les questions d'intérêt particulier pour lequel la responsabilité principale législatif et politique se trouve au niveau de l'UE.

Les observateurs sont en mesure d'assister aux réunions du Conseil quand il est en session ouverte, mais sans prendre la parole. Telle est la situation qui s'applique aujourd'hui au représentant de la Commission européenne à Montréal.

À la lumière de la portée sans cesse croissant de domaines pour lesquels l'UE est responsable et pour lesquels la législation communautaire a été adoptée, en 2002, la Commission européenne a proposé au Conseil de l'UE des ministres de commencer officiellement les négociations (Recommandation de la Commission au Conseil, du 9 Avril 2002 afin d'autoriser la Commission à ouvrir et à mener des négociations avec l'Organisation internationale de l'aviation civile, SEC (2002) 381 final), avec une vue d'assurer une représentation unique de l'Union européenne au sein de cette importante organisation.

Toutefois, conformément à l'article 92 de la Convention de Chicago, l'adhésion à l'OACI est ouverte uniquement aux États-Unis. Appartenance à une organisation d'intégration régionale (RIO), tels que la Communauté européenne nécessiterait donc une modification de la Convention, ce qui nécessite un vote à la majorité des deux tiers à l'Assemblée pour être adopté (article 94). L'article 65 de la Convention ne permet cependant au Conseil, avec l'approbation de l'Assemblée, pour entrer dans des «arrangements» qui peuvent faciliter le travail de l'OACI.

Alors que les États membres de l'UE n'ont pas encore pris toute action sur la recommandation de 2002, il ya un consensus parmi eux que le rôle de l'UE au sein de l'OACI devrait être renforcée. En particulier, des arrangements informels sont désormais en place pour faciliter la coordination entre les États membres de l'UE en avance, et lors de chaque session Conseil de l'OACI. Un rôle de coordination important est joué sur le terrain à Montréal par le représentant de l'État membre exerçant la présidence de l'UE et le représentant de la Commission européenne. En effet, c'est dans ce contexte que la Commission européenne a décidé de nommer un représentant et d'établir un bureau à Montréal.