



N° 614

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 31 janvier 2018

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE PROJET DE LOI ADOPTÉ PAR LE SÉNAT, *autorisant la ratification de l'accord de **transport aérien** entre les **États-Unis d'Amérique**, premièrement, l'**Union européenne** et ses **États membres**, deuxièmement, l'**Islande**, troisièmement, et le **Royaume de Norvège**, quatrièmement,*

PAR Mme LAURENCE DUMONT  
Députée

---

ET

**ANNEXE : TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES  
ÉTRANGÈRES**

---

Voir les numéros :

*Sénat* : **822** (2015-2016), **47, 48** et T.A. **14** (2017-2018).

*Assemblée nationale* : **375**



## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I. LE CONTEXTE : LA POLITIQUE AÉRIENNE EXTÉRIEURE DE L'UNION EUROPÉENNE</b> .....	7
A. L’AFFIRMATION D’UNE COMPÉTENCE COMMUNAUTAIRE SUR LES ACCORDS DE TRANSPORT AÉRIEN .....	7
B. L’ACCORD « CIEL OUVERT » DE 2007 AVEC LES ÉTATS-UNIS .....	7
C. LES ACCORDS PASSÉS AVEC LES PAYS DU VOISINAGE .....	9
D. LES NÉGOCIATIONS EN COURS .....	9
<b>II. LE PRÉSENT ACCORD : ÉTENDRE LE « CIEL OUVERT » EURO-AMÉRICAIN À L’ISLANDE ET À LA NORVÈGE</b> .....	11
A. LES STIPULATIONS DU TEXTE .....	11
1. L’accord lui-même .....	11
2. L’annexe .....	12
3. La déclaration commune .....	13
B. UNE PORTÉE LIMITÉE .....	13
<b>CONCLUSION</b> .....	15
<b>TRAVAUX DE LA COMMISSION</b> .....	17
<b>ANNEXE : TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION</b> .....	19



## INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi a pour objet la ratification d'un accord sur le transport aérien signé en juin 2011 entre l'Union européenne, les États-Unis, l'Islande et la Norvège.

En fait, ce texte vise seulement à étendre à ces deux derniers pays l'ensemble des engagements pris et reçus par l'Union européenne et ses États-membres dans un accord signé en avril 2007 avec les États-Unis. Ce dernier, se substituant à des accords bilatéraux entre les pays européens et les États-Unis, avait établi un « ciel ouvert » entre l'Union et les États-Unis en libéralisant le transport aérien transatlantique.

Nous sommes donc en présence d'un texte qui s'inscrit dans un cadre général, celui de la politique aérienne extérieure de l'Union européenne, mais a en lui-même une portée beaucoup plus limitée, à savoir étendre un élément de cette politique à deux pays de l'Espace économique européen qui ont une taille démographique et économique modeste.

Il faut enfin indiquer que, passé dans un domaine de compétence partagée entre l'Union et ses États-membres, il s'agit d'un « accord mixte ». C'est pour cette raison qu'il est soumis aux parlements des États-membres et notamment à la Représentation nationale.



## **I. LE CONTEXTE : LA POLITIQUE AÉRIENNE EXTÉRIEURE DE L'UNION EUROPÉENNE**

### **A. L’AFFIRMATION D’UNE COMPÉTENCE COMMUNAUTAIRE SUR LES ACCORDS DE TRANSPORT AÉRIEN**

Au début des années 2000, la Commission européenne a contesté les accords bilatéraux passés par plusieurs États-membres avec les États-Unis en matière de transport aérien en revendiquant une compétence communautaire exclusive sur ce type d’accords.

Par plusieurs arrêts en date du 5 novembre 2002 <sup>(1)</sup>, la Cour de justice des Communautés européennes lui a partiellement donné raison en jugeant que plusieurs des accords en cause étaient contraire à des règles du droit européen ou empiétaient sur des compétences communautaires, sans toutefois admettre une compétence communautaire exclusive dans le domaine aérien. En conséquence, le Conseil de l’Union européenne du 5 juin 2003 a mandaté la Commission pour négocier un accord aérien européen avec les États-Unis d’Amérique, ainsi que, plus généralement, pour négocier des accords de même nature avec l’ensemble des pays tiers afin de remplacer les dispositions des accords bilatéraux des États-membres qui seraient contraires au droit européen.

### **B. L’ACCORD « CIEL OUVERT » DE 2007 AVEC LES ÉTATS-UNIS**

C’est en application de ces décisions qu’a été conclu en avril 2007 un accord de transport aérien, dit « ciel ouvert », entre la Communauté européenne et les États-Unis d’Amérique, lequel a ensuite été amendé par un protocole du 24 juin 2010.

Ce texte a notamment pour objet d’autoriser les compagnies aériennes de l’Union européenne à exploiter des vols vers les États-Unis en provenance de tout aéroport européen, quel que soit leur État-membre de rattachement (et réciproquement d’autoriser les compagnies américaines à desservir toute l’Union). Il permet aussi aux compagnies européennes et américaines d’exploiter des lignes allant au-delà du territoire du partenaire, donc de desservir un pays tiers dans la continuité (ou en amont) d’un vol entre les sols américain et européen <sup>(2)</sup>. Il permet enfin, en matière de fret aérien, aux compagnies aériennes européennes d’exploiter des lignes entre les États-Unis et un pays tiers (sans passage ou continuité du vol

---

(1) *Affaires C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 et C-476/98 concernant le Royaume-Uni, le Danemark, la Suède, la Finlande, la Belgique, le Luxembourg, l’Autriche et l’Allemagne.*

(2) *Droit dit de la « 5<sup>ème</sup> liberté de l’air », par référence aux dispositions de la Convention relative à l’aviation civile internationale de 1944, dite Convention de Chicago.*

dans un pays européen<sup>(1)</sup>), tandis qu'un droit analogue est octroyé aux transporteurs aériens américains par huit pays de l'Union européenne.

L'accord « ciel ouvert » traite aussi de nombreuses autres questions : liberté tarifaire, possibilité de partager des vols entre compagnies, possibilité de développer leur présence commerciale sur le territoire du partenaire, encadrement des règles limitant les investissements étrangers dans le secteur aérien, possibilité pour les transporteurs aériens de l'Union européenne de fournir des aéronefs avec équipage aux transporteurs aériens des États-Unis sur les routes internationales, loyauté de la concurrence, sécurité, sûreté<sup>(2)</sup>, coopération réglementaire, protection des consommateurs, dimension sociale, *etc.*

Un article (l'article 15) est également dédié à la dimension environnementale, ce qu'il faut saluer, même si sa portée est limitée par sa rédaction à la fois assez générale et soucieuse de préserver les intérêts économiques<sup>(3)</sup>. S'il traite nommément de la gestion des nuisances sonores du transport aérien, cet article peut aussi être critiqué pour ignorer l'impact du transport aérien sur le changement climatique, problématique qui n'avait pas encore reçu en 2007 ou 2010 le degré de priorité qui s'y attache désormais dans les instruments internationaux. Le transport aérien serait en effet responsable de 2 % à 5 %, selon les sources (divergentes), des émissions mondiales de gaz à effet de serre. Il faut toutefois signaler que la question est évoquée dans un document annexé au protocole qui a amendé en 2010 l'accord « ciel ouvert » : une « Déclaration commune en matière de coopération environnementale », adoptée pour consacrer la volonté commune de lutter contre les incidences de l'aviation internationale sur l'environnement, mentionne les nuisances sonores, la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre ; elle fait référence au processus international de négociations climatiques et comprend « *la reconnaissance commune du point de vue scientifique selon lequel l'augmentation de la température au niveau mondial devrait rester inférieure à deux degrés Celsius* » ; mais elle renvoie d'éventuels engagements concrets à des discussions dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)<sup>(4)</sup>.

---

(1) Droit dit de la « 7<sup>ème</sup> liberté de l'air », par référence aux dispositions de la Convention de Chicago.

(2) Ces dispositions sur la sûreté ne concernent pas la question de la conservation et de la transmission des données personnelles des passagers, dites PNR, qui ont fait l'objet d'un accord spécifique différent entre l'Union européenne et les États-Unis, l'accord « sur l'utilisation des données des dossiers passagers et leur transfert au ministère américain de la sécurité intérieure », en vigueur depuis 2012.

(3) « Les parties reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale, les coûts et les avantages de mesures destinées à protéger l'environnement devant être soigneusement pesés (...). En conséquence, les parties entendent collaborer pour limiter ou réduire, de façon économiquement raisonnable, les incidences de l'aviation internationale sur l'environnement (...) ».

(4) Effectivement, la 39<sup>ème</sup> session de l'Assemblée de OACI (27 septembre-6 octobre 2016) a adopté une résolution relative à un mécanisme mondial basé sur une mesure de marché (Global market-based measure scheme) intitulé « Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale » (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation-CORSIA). Il s'agirait de mettre en place un système d'obligation d'achat de crédits de compensation des émissions de CO<sub>2</sub> supérieures au niveau atteint en 2020, lequel fonctionnerait sur la base du volontariat à partir de 2021 avant d'être généralisé en 2027.

L'accord « ciel ouvert » ne semble pas avoir eu un impact considérable sur le trafic aérien transatlantique. Le trafic entre l'Union européenne et les États-Unis est ainsi passé de 52,13 millions de passagers en 2007 à 56,65 millions en 2016, soit une progression de moins de 9 %. Le trafic entre la France et les États-Unis est quant à lui passé de 6,2 millions de passagers en 2007 à 7,21 millions en 2016.

Ces évolutions modérées s'expliquent sans doute par deux facteurs : le degré déjà élevé de développement et de libéralisation du transport aérien transatlantique avant l'accord ; l'impact de la crise financière de 2008.

### **C. LES ACCORDS PASSÉS AVEC LES PAYS DU VOISINAGE**

L'Union européenne a passé des accords aériens avec le plus grand nombre de ses voisins, ces accords visant en général à diffuser dans ces pays les normes et règles européennes en contrepartie d'un accès des compagnies locales au marché européen : de tels accords ont été signés avec le Maroc (2006), la Géorgie et la Jordanie (2010), la Moldavie (2012) et Israël (2013) ; d'autres ont été paraphés avec l'Ukraine (2013), l'Arménie et la Tunisie (2017). Par ailleurs, en 2006, un accord multilatéral a été conclu avec les six pays des Balkans occidentaux (candidats à l'adhésion européenne) et déjà l'Islande et la Norvège, accord qui peut s'analyser comme une extension du marché intérieur européen.

### **D. LES NÉGOCIATIONS EN COURS**

Au-delà des pays du voisinage, un accord européen comparable avec celui passé avec les États-Unis n'est en vigueur qu'avec le Canada (2009).

Cependant, la Commission européenne a obtenu du Conseil des mandats de négociation pour des accords aériens avec un nombre significatif de pays tiers (ou organisations régionales). Cette politique s'est notamment accélérée suite à la communication de la Commission en date du 7 décembre 2015, intitulée « *Une stratégie de l'aviation pour l'Europe* ».

Certaines des négociations envisagées n'ont pas (encore) été lancées ou ne sont pas ou plus actives, par exemple avec l'Algérie, l'Australie, le Brésil, les Émirats-Arabes-Unis, le Liban ou la Nouvelle-Zélande. Mais d'autres se poursuivent, notamment avec l'Azerbaïdjan, le Qatar, la Turquie et les pays<sup>(1)</sup> de l'Association des nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN), première négociation de « bloc-à-bloc » de l'Union européenne dans le domaine du transport aérien, qui pourrait aboutir prochainement d'après des articles de presse.

---

(1) Philippines, Indonésie, Malaisie, Singapour, Thaïlande, Brunei, Vietnam, Laos, Myanmar et Cambodge.



## II. LE PRÉSENT ACCORD : ÉTENDRE LE « CIEL OUVERT » EURO-AMÉRICAIN À L'ISLANDE ET À LA NORVÈGE

Dès la conclusion de l'accord « ciel ouvert » de 2007, l'Islande et la Norvège ont souhaité en bénéficier <sup>(1)</sup>. L'accord qui est l'objet du présent projet de loi, signé en 2011, a pour seul objet d'étendre l'application du « ciel ouvert » euro-américain à ces deux pays.

### A. LES STIPULATIONS DU TEXTE

Le dispositif soumis à l'Assemblée nationale comprend, outre un texte d'accord, une annexe et une déclaration commune.

#### 1. L'accord lui-même

L'article 1<sup>er</sup> de l'accord étant consacré à des définitions, c'est l'article 2 qui en est forme le cœur : il stipule que les dispositions de l'accord de transport aérien de 2007 Europe-États-Unis modifié par le protocole de 2010 s'appliquent, sous réserve de dispositions spécifiques prévues par l'annexe de l'accord (voir *infra*), à l'Islande et à la Norvège, « *comme si ces pays étaient des États membres de l'Union européenne, de sorte que [ces pays] ont tous les droits et obligations des États membres* » prévus dans l'accord de 2007.

L'article 3 précise les modalités de dénonciation ou de cessation de l'application provisoire de l'accord.

L'article 4 indique que le présent accord est, comme il est de coutume pour les accords aériens, enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Les articles 5 et 6 relatifs à l'application provisoire du présent accord et à son entrée en vigueur contiennent les dispositions habituelles en la matière concernant un « accord mixte » européen. L'entrée en vigueur définitive du présent accord est conditionnée non seulement à l'achèvement des procédures internes de ratification de toutes ses parties (ce qui est le droit commun des traités), mais aussi à l'entrée en vigueur définitive de l'accord de 2007 et du protocole modificatif de 2010, ce qui se comprend puisque le présent accord étend ces textes à de nouveaux signataires. Or, si ces deux textes sont déjà appliqués à titre provisoire, ils ne sont pas encore formellement entrés en vigueur définitivement : l'accord de 2007 est appliqué à titre provisoire depuis 2008 et est maintenant ratifié par tous les États-membres de l'Union européenne, de sorte que la procédure européenne permettant l'achèvement du processus devrait déboucher

---

(1) Il est à noter qu'un autre pays dans une situation comparable, la Suisse, n'a en revanche pas demandé à intégrer l'accord « ciel ouvert ». Ce pays mène sa propre politique aérienne internationale et dispose notamment d'accords bilatéraux de trafic aérien avec quelques 140 États, dont les États-Unis.

d'ici quelques mois ; s'agissant du protocole de 2010, la France l'a ratifié (en 2014), mais trois États-membres restent en retard, de sorte qu'il ne peut pour le moment entrer en vigueur définitivement.

S'agissant du présent accord, quinze États-membres ont notifié au secrétariat général du Conseil de l'Union européenne l'accomplissement de leurs procédures internes, permettant l'entrée en vigueur de l'accord : l'Allemagne, la Belgique, Chypre, l'Espagne, l'Estonie, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal, la République tchèque, la Roumanie et la Slovénie. Le présent projet de loi ayant été adopté au Sénat le 9 novembre dernier, son adoption par l'Assemblée nationale permettra à la France de le ratifier à son tour, ce qui entraînera son application provisoire par notre pays dans l'attente de son entrée en vigueur définitive.

## 2. L'annexe

L'annexe est dédiée à des « *dispositions spécifiques en ce qui concerne l'Islande et la Norvège* » : il s'agit principalement de modifications du texte de l'accord euro-américain de 2007 (tel que déjà amendé en 2010) qui sont destinées à y tirer certaines conséquences de l'adhésion de l'Islande et la Norvège.

C'est ainsi que le **paragraphe 1** de l'annexe modifie, dans l'accord de 2007, la définition du territoire couvert par ce dernier pour y tenir compte de cette adhésion.

Les **paragraphes 2 et 3** écartent l'application à l'Islande et à la Norvège des dispositions transitoires et finales (application provisoire, dénonciation éventuelle, entrée en vigueur...) des accords de 2007 et 2010, celles-ci n'étant par construction pas applicables à des pays rejoignant ultérieurement le dispositif.

Les **paragraphes 4 et 5** modifient les listes, données en annexe de l'accord de 2007, des accords aériens préexistants entre les États-Unis, les États membres de l'Union et, désormais, l'Islande et la Norvège qui sont, soit remplacés par le dispositif « ciel ouvert », soit maintenus en vigueur pour certaines parties du territoire de ces États qui ne sont pas couvertes par ce dernier (l'accord « ciel ouvert » ne couvre que le territoire de l'Union européenne et donc pas les territoires rattachés à des États-membres mais ne faisant pas partie de l'Union, tels que le Groenland pour le Danemark ou la plupart de nos collectivités d'outre-mer).

Le **paragraphe 6** ajoute l'Islande et la Norvège à la liste limitative (également donnée en annexe de l'accord de 2007) des pays à destination ou à partir desquels les transporteurs américains ont le droit de fournir des services de fret déconnectés d'un service desservant les États-Unis (droit dit la 7<sup>ème</sup> liberté de l'air pour le fret).

Le **paragraphe 7** modifie une autre annexe de l'accord de 2007 : son objet est de préciser la définition de la notion de « régime de concurrence » s'agissant de l'Islande et de la Norvège.

Le **paragraphe 8** prévoit l'application aux compagnies aériennes islandaises et norvégiennes dans des conditions équivalentes à celles applicables aux compagnies des États-membres d'une des dispositions ajoutées par le protocole de 2010 : la possibilité de proposer des transports de passagers entre les États-Unis et cinq pays tiers sans lien avec un vol impliquant l'Europe (droit dit la 7<sup>ème</sup> liberté de l'air), possibilité accordée sous réserve que l'Union européenne ait préalablement modifié sa réglementation sur les nuisances sonores aéroportuaires en instituant un contrôle de la Commission européenne sur la conformité des procédures appliquées par les États membres préalablement à la mise en œuvre de restrictions d'exploitation. Cette possibilité serait étendue aux compagnies aériennes d'Islande et de Norvège à condition qu'un contrôle comparable soit établi dans ces pays.

### **3. La déclaration commune**

Une déclaration commune des parties, annexée à l'accord, prévoit enfin que son texte peut être authentifié dans d'autres langues que l'anglais selon deux procédures : soit par échange de lettres ; soit par décision du comité mixte (instance prévue par l'accord de 2007). Les versions française et allemande du texte ont été authentifiées par échange de lettres entre les différentes parties. Les différentes lettres authentifiant la version française sont annexées au dispositif présenté à l'Assemblée nationale.

## **B. UNE PORTÉE LIMITÉE**

La principale conséquence du présent accord sera d'autoriser formellement les compagnies aériennes des États-membres à proposer librement des vols entre l'Islande ou la Norvège et les États-Unis et réciproquement les compagnies aériennes de ces deux pays à proposer des vols entre des aéroports de l'Union et les États-Unis.

L'impact (tant économique que social ou environnemental si l'on pense aux conséquences du développement du trafic aérien) de cette libéralisation devrait toutefois être limité pour plusieurs raisons :

– d'abord, le poids démographique et partant économique des deux nouveaux adhérents du « ciel ouvert » euro-américain est modeste : la Norvège a 5,2 millions d'habitants et l'Islande 0,33 million, alors que l'ensemble Union européenne-États-Unis en compte plus de 830 millions ;

– ensuite, ces nouveaux adhérents, membres de l'Espace économique européen, appliquent déjà l'ensemble de la réglementation européenne afférente

au secteur du transport aérien et, plus généralement, des standards sociaux et environnementaux élevés ;

– enfin, leurs compagnies aériennes n’ont pas attendu le présent accord pour investir le marché euro-américain quand elles le souhaitent. *Norwegian*, entreprise leader sur le marché des vols long-courrier à bas-coûts, a ainsi contourné l’obstacle en créant des filiales dans l’Union européenne (en Irlande et au Royaume-Uni), filiales qui lui ont permis d’obtenir la licence européenne de transporteur aérien et de développer un réseau de liaisons transatlantiques au départ de plusieurs États-membres. En France, *Norwegian* a implanté en 2016 une base à l’aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, deux appareils y étant rattachés, pour desservir quatre destinations aux États-Unis, auxquelles trois autres devraient s’ajouter pour l’été 2018.

Dans l’autre sens, le présent accord ouvre en principe des opportunités aux compagnies de l’Union européenne de développer des vols entre les États-Unis et l’Islande ou la Norvège, mais il n’est pas très probable qu’elles se précipitent sur ce marché au regard de sa petite taille et de la solidité des compagnies locales déjà présentes (*Norwegian* précitée, *Scandinavian Airline System-SAS*, *Icelandair*, *Wow Air*).

## CONCLUSION

L'Union européenne a développé depuis une quinzaine d'années une politique aérienne extérieure dont il est légitime de débattre et qui devra sans doute évoluer pour mieux prendre en compte le respect des normes sociales, les enjeux environnementaux et en particulier l'impact du trafic aérien sur le changement climatique. Il convient d'ailleurs de reconnaître que, d'ores et déjà, l'Union s'efforce de jouer un rôle moteur dans ces domaines : elle a été le premier acteur international à s'efforcer de responsabiliser les opérateurs aériens pour leurs émissions de gaz à effet de serre (directive dite ETS de 2008) ; elle cherche aujourd'hui, en lançant des négociations sur le transport aérien avec divers partenaires, à promouvoir dans des pays où cela ne va pas de soi le respect de standards sociaux minimaux par les compagnies aériennes, en même temps qu'une concurrence plus loyale dans le cas de compagnies d'État au financement peu transparent.

Dans ce cadre, le présent accord présente des enjeux limités. Il se borne en effet à étendre l'accord « ciel ouvert » euro-américain existant à deux nouveaux partenaires, l'Islande et la Norvège, qui se caractérisent par :

– leur population modeste, ce qui réduit nécessairement les impacts, qu'on les juge positifs ou négatifs, de cette extension ;

– leur intégration préalable à l'espace de réglementation européen, notamment dans le domaine aérien, et plus généralement leur attachement à des standards sociaux et environnementaux élevés ;

– le fait que, dans un cas au moins, leurs compagnies aient su, en créant des filiales dans l'Union, bénéficier du « ciel ouvert » euro-américain avant même le présent accord.

On peut donc supposer que les impacts de cet accord, quels qu'ils soient, seront faibles. Votre rapporteure vous invite à adopter le présent projet de loi, qui ne mérite ni enthousiasme ni réticence excessifs.



## TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission examine le présent projet de loi au cours de sa séance du mercredi 31 janvier 2018.

Après l'exposé de la rapporteure, un débat a lieu.

**Mme Clémentine Autain.** Nous avons demandé un débat en séance publique et sommes opposés à ce texte car il ne comporte aucune restriction au nombre de vols. Il y a certes un article sur l'environnement, mais il fait la part belle aux intérêts économiques : on veut bien limiter ou réduire les incidences de l'aviation sur l'environnement, mais seulement « de façon économiquement raisonnable ». Le préambule de l'accord est aussi très clair quant à la priorité donnée à la concurrence et à la dérégulation : le but est de « promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence entre transporteurs aériens, sur un marché soumis à un minimum d'intervention et de régulation étatiques ».

**Mme la rapporteure.** Vous faites référence à l'accord « ciel ouvert » avec les États-Unis, que le texte que nous examinons se limite à étendre à l'Islande et à la Norvège, qui sont deux pays de taille modeste. Cela dit, il est vrai que les compagnies aériennes sont parmi les acteurs économiques qui bloquent le plus les progrès dans la réduction des gaz à effet de serre. Si le transport aérien était assimilé à un pays, il serait le 7<sup>ème</sup> émetteur mondial de ces gaz.

**M. Alain David.** L'accord aura-t-il une incidence sur l'activité d'Air France ?

**Mme la rapporteure.** Je ne suis pas sûre qu'Air France ait l'ambition de proposer des vols entre l'Islande et les États-Unis, ni dans l'autre sens une compagnie islandaise de proposer des vols entre la France et les États-Unis. L'impact de l'accord sur Air France sera vraisemblablement marginal.

Suivant l'avis de la rapporteure, la commission *adopte* le projet de loi.



**ANNEXE :**  
**TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION**

**Article unique**

Est autorisée la ratification de l'accord de transport aérien entre les États Unis d'Amérique, premièrement, l'Union européenne et ses États membres, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement (ensemble une annexe, une déclaration commune et trois accords sous forme d'échanges de lettres concernant l'authentification de la version française de l'accord de transport aérien), signé à Luxembourg le 16 juin 2011 et à Oslo le 21 juin 2011, et dont le texte est annexé à la présente loi.