

Compte rendu

Mardi 23 mars 2010
16 h 45

Commission des affaires européennes

Compte rendu n° 142

- I. Examen du rapport d'information de Mme Odile Saugues sur les aides aux aéroports régionaux et les taxes de sûreté des aéroports (E 4479) 3
- II. Communication de M. Guy Geoffroy sur les transferts de données Union européenne/ Etats-Unis dans le contexte de la lutte contre le terrorisme..... 11
- III. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution..... 17
- IV. Nomination de rapporteurs..... 21

**Présidence de
M. Pierre Lequiller**
Président



COMMISSION DES AFFAIRES EUROPEENNES

Mardi 23 mars 2010

Présidence de M. Pierre Lequiller, Président de la Commission

La séance est ouverte à 16 h 45

I. Examen du rapport d'information de Mme Odile Saugues sur les aides aux aéroports régionaux et les taxes de sûreté des aéroports (E 4479)

M^{me} Odile Saugues, rapporteure. Avec plus de trois milliards de dollars de pertes enregistrées en 2009, la situation financière des compagnies aériennes européennes est, pour certaines d'entre elles, catastrophique, sous l'effet certes de la crise économique, mais également de la montée en puissance des compagnies à bas coûts (low cost).

La concurrence étant plus vive, elle est ressentie plus fortement. Dans un contexte de crise, les compagnies aériennes n'hésitent plus à saisir la Commission européenne pour voir assurer l'équité. Par exemple, Air France vient de déposer une plainte pour concurrence déloyale contre *Ryanair* devant la Commission européenne.

En outre, la volonté de ne plus supporter des charges indues transparaît à l'occasion de l'examen de la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les redevances de sûreté aérienne (E 4479). Les acteurs du transport aérien indiquent très clairement qu'ils ne souhaitent pas avoir à financer des tâches correspondant aux fonctions régaliennes des Etats. Je comprends cette approche, même s'il est toujours malaisé de trancher l'éternel débat de savoir si le coût de la sûreté doit être supporté par le contribuable ou l'utilisateur.

La question des aides apportées aux compagnies aériennes et le mode de calcul des redevances sont perçus comme conditionnant l'avenir du transport aérien français, qui attend beaucoup à cet égard de l'Union européenne. Celle-ci essaie de concilier, dans ce domaine, les impératifs de l'intérêt général et ceux de la libéralisation du ciel européen, ce qui est parfois malaisé.

S'agissant de l'encadrement des aides aux aéroports, la nécessité d'une réglementation communautaire accrue apparaît clairement. Un véritable droit communautaire de la concurrence aéroportuaire s'est affirmé depuis 1995. Aussi, la question des aides aux compagnies aériennes et des distorsions de concurrence est aujourd'hui essentielle.

La Cour des Comptes, dans un rapport de 2008, a souligné que les subventions d'exploitation par passager sont parfois très élevées et leur conformité au droit communautaire mal assurée.

Cette analyse conforte le point de vue d'Air France qui, en se basant sur les travaux de la Cour des comptes, estime qu'en moyenne les chambres de commerce et d'industrie, gestionnaires des aéroports, soutiennent l'activité de *Ryanair* en France à hauteur de 9 à 32 euros par passager embarqué.

Pour Air France, ces aides prennent plusieurs formes. Elles peuvent être directes, sous forme d'aides au démarrage, se prolongeant en contradiction avec la législation européenne. Il s'agit aussi d'aides «indirectes», sous forme de ristournes consenties sur l'assistance aux escales et les redevances aéroportuaires.

Je ne suis pas en mesure d'émettre un avis personnel sur la véracité de ces chiffres, contestés par *Ryanair*. Mais cet exemple illustre l'importance et l'acuité du débat pour les compagnies aériennes.

Dans une communication de 2005, la Commission européenne expose les lignes directrices qui président à ses décisions. Elle situe son action dans le contexte général de l'ouverture du « ciel européen » et impose une discipline stricte quant aux aides d'Etat, qui doivent obtenir son accord préalable. Elle reconnaît d'ailleurs dans la communication précitée que « le fait que ces pratiques d'aides aux compagnies à bas coûts revêtent des formes multiples et demeurent non encadrées, a généré une attente du marché, qui se traduit également par l'envoi de plaintes et une demande d'encadrement juridique clair qui définisse les règles applicables à ces nouveaux acteurs du secteur aérien. »

Il est nécessaire de préciser les règles européennes, sans en oublier la dimension sociale

Globalement, la Commission européenne se montre assez compréhensive au sujet des impératifs d'aménagement du territoire, mais en respectant un ensemble de règles, parmi lesquelles :

– les aides ne peuvent être versées pour des routes qu'au départ d'aéroports régionaux. Exceptionnellement des aéroports nationaux peuvent en bénéficier s'ils doivent faire face à une forte récession de leur activité habituelle ;

– les aides versées aux compagnies aériennes ne peuvent s'appliquer qu'à l'ouverture de nouvelles routes ou de nouvelles fréquences, provoquant un accroissement du volume net de passagers au départ de l'aéroport en question ;

– les aides ne doivent pas être versées à une compagnie aérienne pour une nouvelle ligne, qu'elle viendrait à exploiter en substitution et suite à l'abandon d'une ancienne ligne, qui aurait déjà bénéficié des aides au démarrage pendant une période complète ;

– les aides ne peuvent pas non plus être accordées pour une ligne que la compagnie aérienne viendrait à assurer en remplacement d'une autre ligne, qu'elle desservait auparavant à partir d'un autre aéroport situé dans la même zone d'attraction économique ou de population, et pour laquelle elle a également reçu des aides ;

– enfin, les aides ne doivent pas non plus être destinées à aider un nouvel entrant à ouvrir des liaisons déjà ouvertes et à se lancer dans une concurrence frontale avec un opérateur existant, qui exploite déjà cette route au départ de l'aéroport ou d'un autre aéroport situé dans la même zone d'attraction économique ou de population.

Les décisions de la Commission ne s'opposent pas aux accords entre aéroports régionaux et compagnies à bas prix. Bien au contraire, la Commission souhaite encourager toutes les initiatives qui permettent une meilleure utilisation des infrastructures aéroportuaires sous-utilisées et se félicite de toute formule permettant de mettre fin aux problèmes de congestion du transport aérien. A cet égard, les aéroports secondaires sont extrêmement bien placés pour jouer un rôle déterminant. Ils sont en outre un facteur de développement économique régional très important.

Toutefois, je tiens à souligner que la Commission européenne a une vision très partielle des aides aux compagnies aériennes, car elle n'intègre pas le fait qu'en domiciliaut les contrats de travail des personnels navigants dans des pays où le coût des charges sociales est moindre, certaines compagnies pratiquent ce qu'il est possible d'appeler un « *dumping social* ». La lutte pour le respect d'une concurrence parfaite peut-elle s'affranchir d'une réflexion sur l'égalité des charges fiscales et sociales dans des activités par nature internationales ?

Bien entendu les solutions ne peuvent intervenir qu'au niveau européen mais, dans ce domaine il existe un risque de plus en plus clair de délocalisation des compagnies aériennes. Or, je ne peux pas accepter que l'unification du marché s'effectue par l'alignement par le bas des législations sociales.

Le gouvernement français doit étudier et proposer à Bruxelles des mesures pour rétablir dans le domaine aérien une concurrence non faussée. Dans ce domaine, il faut, me semble-t-il :

- clarifier et sécuriser juridiquement les aides des aéroports régionaux aux compagnies low cost ;
- promouvoir au niveau européen des règles sociales minimales, applicables aux personnels navigants.

Les redevances de sûreté : la sûreté aérienne traduit la lutte contre les actes de malveillances perpétrés à l'encontre des aéronefs ou des passagers. Elle est donc différente de la sécurité aérienne qui a trait aux règles de construction et d'exploitation des avions, qui relèvent aujourd'hui de l'agence européenne de sécurité aérienne (AESA).

La définition des règles de sûreté relève également de l'Union européenne, mais leur mise en œuvre relève des Etats. Depuis les attentats de septembre 2001, de nouvelles mesures de sûreté ont été mises en place, financées par des taxes ou des redevances.

La Commission a adopté en mai 2009 une proposition de directive sur les redevances de sûreté aérienne en Europe dont les objectifs affichés sont de garantir, lors de la détermination du niveau des redevances, la transparence, l'absence de discrimination et la consultation des compagnies aériennes, ainsi que l'existence d'un lien entre coûts et redevances de sûreté. Il est également proposé d'établir une autorité de supervision indépendante dans chaque Etat membre. La proposition s'applique aux aéroports qui enregistrent plus de cinq millions de passagers par an - et, si ce seuil n'est pas atteint, le plus grand aéroport de chaque Etat membre.

Actuellement, la facturation du coût de la sûreté aérienne est réglementé au niveau national. Cependant, les informations fournies aux passagers à propos de ces coûts ne sont pas

toujours adéquates aux yeux de la Commission européenne, et les compagnies aériennes ne sont pas systématiquement consultées dans tous les aéroports de l'Union européenne. Cette situation empêche l'existence de conditions de concurrence véritablement équitables pour les aéroports et pour les transporteurs aériens, ce qui est particulièrement critique à l'heure où l'ensemble du secteur de l'aviation doit relever d'importants défis. D'où la proposition de la Commission européenne.

Mais l'obligation faite aux Etats de financer les mesures de sûreté allant au delà des obligations minimales fixées par les règles européennes, qui est souhaitée par le Parlement européen, constituerait un obstacle essentiel à l'adoption de ce texte car il existe une majorité de voix au Conseil pour s'opposer à toute concession faite au Parlement européen à ce propos.

Je considère que la question du mode de financement de la sûreté aéroportuaire, au delà des obligations minimales, relève principalement des compétences nationales et je suis donc en désaccord avec le Parlement européen sur ce point

Les créneaux horaires : un créneau horaire est une plage de temps dont l'usage est alloué et réservée à une compagnie aérienne déterminée pour décoller et atterrir dans les aéroports congestionnés. La règle du "créneau utilisé ou perdu" prévoit qu'une compagnie aérienne a le droit de conserver les créneaux horaires d'une saison à l'autre à condition qu'ils aient été utilisés à hauteur de 80%.

Confrontées à une chute du trafic depuis la fin de l'année 2008, les compagnies aériennes sont amenées à réduire leurs capacités, mais ne veulent pas perdre le bénéfice des créneaux qui leur ont été attribués.

L'Union européenne a adopté une proposition de modification du règlement « créneaux horaires » qu'elle a soumis au Parlement européen et au Conseil pour adoption urgente. Cette mesure temporaire permet aux compagnies aériennes de conserver leurs droits sur les créneaux horaires, et d'éviter que les compagnies aériennes ne maintiennent leur capacité intacte et n'opèrent dans le seul but de conserver leurs créneaux. La Commission a obtenu le gel temporaire de la règle dite des 80-20 pendant la saison d'été 2009 (avril-octobre), comme elle l'avait fait en 2001/2002 et 2003, pour permettre aux compagnies aériennes de réduire leurs activités sans perdre leurs créneaux horaires.

Cette mesure prévue pour une seule saison a été reconduite. Ainsi, les transporteurs auront droit au cours de la saison d'été 2010 aux mêmes créneaux que durant l'été 2009, qu'ils les aient utilisés ou non. Mais, cette situation ne pourra pas être indéfiniment renouvelée. L'obligation dans les mois à venir pour certaines compagnies aériennes d'abandonner les créneaux non utilisés risque de bouleverser le paysage aérien au profit des compagnies les plus récentes. Toute modification de la réglementation sur ce point nécessite beaucoup de précautions.

En conclusion, les règles relatives à la gestion des aéroports ont pris une importance cruciale dans la bataille que se livrent les compagnies aériennes.

La transformation des modèles économiques sur lesquels reposent les grandes compagnies aériennes va générer des mutations douloureuses pour l'ensemble du secteur.

La gestion des aéroports, des taxes et des créneaux horaires va donc revêtir une importance majeure qui impose une vigilance accrue de notre part.

M. Jérôme Lambert. L'encadrement des aides aux compagnies à bas prix est nécessaire. Ainsi, dans ma région, une compagnie à bas prix a ouvert une ligne internationale entre Angoulême et Londres, moyennant d'importantes subventions du département. Elle a ensuite exigé une augmentation de ces aides en menaçant de fermer la ligne si elle ne l'obtenait pas. Finalement, la compagnie ne desservira plus l'aéroport. Ces pratiques commerciales abusives, qui s'expliquent par l'absence de concurrence, doivent être combattues.

M. Jean Gaubert. Dans un tel contexte, on ne peut pas parler de concurrence libre et non faussée. Cette situation est d'autant plus choquante qu'elle aboutit à faire financer par les collectivités locales les déplacements de personnes qui disposent de moyens suffisants pour voyager. Les compagnies profitent d'autre part, via leur domiciliation, des différences de réglementations sociales entre Etats, ainsi que des écarts de taux de change, comme cela a pu être le cas également dans le domaine du transport maritime entre la France et le Royaume-Uni.

M. Daniel Garrigue. Un encadrement des aides est en effet nécessaire mais il faut reconnaître les avantages liés au développement de liaisons aériennes à bas prix, pour l'aménagement du territoire, le développement des relations inter-européennes et l'accès au transport aérien. Pour la ville de Bergerac par exemple, les retombées sont considérables car elle était auparavant mal desservie et il n'existe pas de véritable alternative. Je partage par ailleurs l'avis de la rapporteure sur la nécessité de règles pour le statut des personnels des compagnies à bas prix.

Le Président Pierre Lequiller. Je souscris à ce constat : si un encadrement est bel et bien nécessaire, les avantages des liaisons inter-européennes à bas prix sont indéniables.

M. André Schneider. Je souhaite souligner la nécessité d'une plus grande souplesse de la Commission européenne à l'égard des aides à l'aéroport de Strasbourg car celles-ci sont la condition du maintien du statut de capitale européenne de la ville.

Pierre Forgues. Je souhaiterais faire part de quelques réflexions. Quand on dit que les passagers qui prennent l'avion ont les moyens de le faire, c'est faux. Qu'il s'agisse des compagnies low cost, d'Air France ou de Brit Air, très peu de passagers paient le même tarif. Je constate également que l'aéroport de Tarbes-Lourdes, qui est un aéroport international, n'est pas un aéroport de gens riches. Y transitent nombre d'enfants, notamment au moment des vacances scolaires. Il existe de nombreux tarifs préférentiels, définis par la politique tarifaire d'Air France ou de Brit Air, extrêmement intéressants et bien moins chers que le plein tarif. Ensuite, il ne faut pas négliger que tous les moyens de transport collectif sont, en France, subventionnés. La région Midi-Pyrénées a mis en œuvre des plans successifs et entre les subventions pour combler les déficits ou les tarifs sociaux, personne ne paie réellement le plein tarif. C'est vrai pour le ferroviaire pour lequel la région, bien qu'elle ne soit pas responsable des infrastructures, a contracté des emprunts considérables pour les mettre à niveau. En gros, on peut estimer que les recettes commerciales représentent un tiers du coût complet. En ce qui concerne l'autocar, celui-ci est également très onéreux pour les collectivités territoriales avec des régimes extrêmement particuliers. Il faut donc expliquer que l'avion, qui était autrefois un cas à part, car uniquement fréquenté par ceux qui avaient les capacités d'en payer le coût, ne l'est plus.

Pour financer les dessertes aériennes, il y a plusieurs modalités. Les lignes d'aménagement du territoire desservies par Air France coûtent cher, plus cher que les low cost, l'Etat finançant 55 % des aides et les collectivités 45 %. C'est assez difficile à gérer, car il n'est pas possible d'obtenir la comptabilité analytique d'Air France.

En ce qui concerne les low cost, dire que l'Europe doit réglementer pour une véritable concurrence parfaite n'est pas applicable. Il y a une concurrence et une libre prestation de services - il ne faut pas oublier la directive « *Bolkestein* ». Il y a d'ailleurs une réglementation européenne, la région Midi-Pyrénées fait des appels d'offre internationaux avec des éléments précis sur la durée, la dégressivité des aides, notamment. Là où il y a un abus, c'est que certaines compagnies comme Ryanair ont certaines pratiques qui ne s'inscrivent pas dans le cadre de cette réglementation. On ne donne pas de subventions aux compagnies low cost, mais on paie un service comme la promotion d'un territoire, dont la teneur est peut-être plus ou moins contestable. Il y a donc une forte pression, qui peut parfois s'apparenter à un chantage. Certaines collectivités locales ont réagi, mais en règle générale, tout le monde finit par s'exécuter et à payer, après capitulation en rase campagne. Sur le fond, ces aides font partie du développement économique et on peut rapidement calculer la contrepartie de ces quelques 15 euros plutôt que 30 euros par passagers dépensés. Economiquement c'est intéressant. Carcassonne, en Languedoc-Roussillon, paye mais fait vivre son aéroport avec uniquement des compagnies low cost. En Midi-Pyrénées les low cost ne viennent que pour les dessertes touristiques, pour le ski en hiver, et en été pour le tourisme d'été ou les pèlerinages, à Lourdes. On peut donc utiliser les low cost de manière intéressante.

La question à régler est donc celle de comportements qui s'apparentent parfois à un chantage et il convient plutôt que de prévoir des règles générales de mener une réflexion sur la manière de venir en aide aux compagnies aériennes, sachant que le mécanisme des obligations de service public n'est pas simple.

M. François Calvet. Lorsque Ryanair a indiqué les conditions auxquelles elle pourrait desservir l'aéroport de Perpignan, les collectivités territoriales ont dit non. La liaison a donc été effectuée avec Gironne en Espagne, à une heure de Perpignan. En moins de dix ans, l'aéroport atteint 5 millions de passagers et on ressent les effets du développement économique. La ligne Perpignan-Paris, desservie à un coût d'environ 600 euros, est beaucoup plus onéreuse et en outre les liaisons de Perpignan avec l'Europe passent par Paris.

On ressent en outre à Gironne la réalité de l'Europe avec un public de jeunes et d'étudiants qui voyagent notamment dans le cadre du programme *Erasmus*. Il faut tenir compte dans la réflexion de l'intérêt du développement des territoires nouveaux menacés à force de tout vouloir supprimer et qu'Air France ne sauvera pas avec ses coûts et son absence d'effort.

M. Gérard Voisin. Quand on regarde en pratique comment se remplit un vol, on est effaré par les tarifs car les passagers voisins ont les uns payé des billets très peu chers, les autres des billets extrêmement onéreux. Les prix sont véritablement fantaisistes. Sur Lyon-Madrid, un passager à 240 euros peut se trouver, pour exactement la même prestation de services, avec un passager à 1.480 euros. La concurrence est donc faussée et il y a des failles considérables dans le système. Comment envisage-t-on de gérer cette question ? Comment aider des dessertes alors que les prix sont si différents ?

M. Daniel Garrigue. Il faut raisonner et comparer aéroport par aéroport. Par exemple, les dessertes européennes de Bergerac ne coûtent que quelques euros par passager

en aide publique, alors que la liaison avec Paris met en jeu plusieurs dizaines d'euros. On ne peut pas discuter d'une manière globale.

M. André Schneider. Lorsque la desserte Strasbourg a été envisagée, il y a eu un contentieux, une décision défavorable du tribunal administratif et donc l'opérateur aérien est allé de l'autre côté de la frontière, sur Baden-Baden. Nous avons connu le même problème avec DHL. Certaines personnes qui avaient acquis du terrain à bas prix ont ensuite vu augmenter le prix de leur terre après avoir obtenu gain de cause. Il faut certes des règles, mais en même temps, on ne peut nier l'intérêt de ces dessertes pour les territoires.

M. Pierre Forgues. En ce qui concerne les obligations de service public dans le cadre de l'aménagement du territoire, les chiffres sont éloquents pour l'aéroport de Lourdes-Tarbes : sur la base d'un taux de remplissage de 74 % et d'un peu plus de 100.000 passagers, les collectivités locales paient environ 30 euros par passager. Comme l'Etat assume 55 % de la subvention, on se retrouve avec une aide de 60 euros en faveur d'Air France. Pour les liaisons assurées par Ryanair, ce n'est pas le même ordre de grandeur avec 12 euros par passager. On évoque que ces différences sont dues à des différences de modèle économique ou à un grand nombre d'autres facteurs, dont, il faut le dire, aucun n'est tout à fait convaincant.

M^{me} Odile Saugues, rapporteure. Le problème principal est effectivement la desserte et l'aménagement du territoire et il faut essayer de le faire du mieux possible. Néanmoins il faut comprendre que tous les low cost n'ont pas les mêmes pratiques et que certains sont plus corrects que d'autres. En terme d'aménagement du territoire, et il est souvent impératif d'assurer la vitalité économique de certains territoires, il n'y a souvent rien de mieux pour obtenir la desserte d'un aéroport. Néanmoins, il faut réfléchir à des solutions. L'exemple de Strasbourg, où le blocage de la desserte a conduit l'opérateur à traverser la frontière et à aller dans un autre Etat membre, montre qu'il faut des règles communes au niveau européen. C'est une nécessité. En outre, il n'est pas facile d'intervenir dans ce secteur, car on a des difficultés grandissantes de la part des compagnies nationales notamment des majors. Le public s'est aussi élargi et ne concerne plus uniquement ceux qui « ont les moyens ».

Il faut aussi des règles car c'est en leur absence qu'il y a les conflits les plus graves, notamment à cause de la diversité des montants qui sont versés. Il faut aussi rappeler que sur le plan social, la tentation de certaines compagnies, qui ont d'ailleurs été déboutées, a été de délocaliser des personnels au sol. Dans l'ensemble, le besoin de protection existe. En outre, en l'absence de règles, il y a un plus grand nombre de contentieux avec des risques et des divergences entre les pratiques et les possibilités des territoires.

Le Président Pierre Lequiller. Il faut prendre garde à ne pas donner l'impression que nous sommes « anti low cost ». Les compagnies low cost ont une activité dirigée vers les personnes moins aisées. Air France exerce la même pression, voire une pression plus forte. Le jeu n'est clair ni d'un côté ni de l'autre. Je souscris à l'idée selon laquelle un meilleur encadrement est nécessaire, pour les compagnies low cost comme pour les grandes compagnies.

Mme Odile Saugues, rapporteure. S'agissant de la question des créneaux horaires, ma position est de dire que l'Union européenne a eu raison de ne pas obliger les compagnies à utiliser leurs créneaux. Mais les grandes compagnies utilisent leurs créneaux de manière à empêcher que d'autres s'implantent : cette pratique n'est pas saine, elle empêche

une véritable concurrence. Il n'est pas question d'être « contre les low-cost », mais il faut prendre position face à la multiplication des procédures.

M. Pierre Forgues. Les créneaux horaires sont un vrai problème, qui ne se pose que pour quatre aéroports français qui sont saturés : Orly, Roissy, Nice, Marseille. Des créneaux sont réservés par les lignes d'aménagement du territoire mais il est difficile de savoir comment les choses se passent en réalité. Au-delà de la réglementation, de fait il peut y avoir une commercialisation de ces créneaux. Les grandes compagnies comme Air France ou British Airways le nieraient, mais c'est indubitable. Je vous invite à étudier ce problème.

La Commission a ensuite autorisé la publication du rapport.

II. Communication de M. Guy Geoffroy sur les transferts de données Union européenne/ Etats-Unis dans le contexte de la lutte contre le terrorisme

M. Guy Geoffroy, rapporteur. Cette communication porte sur deux sujets sur lesquels nous avons déjà eu des échanges et pris position : les accords « SWIFT » et « PNR ».

La problématique de ces deux questions tourne autour de la relation transatlantique, les Etats-Unis ayant eu à affronter les attentats du 11 septembre 2001, et de la nouvelle donne liée aux compétences renforcées du Parlement européen, issues du traité de Lisbonne. Le Parlement européen a déjà marqué son opposition dans un cas aux accords SWIFT et dans l'autre a engagé une réflexion qui pourrait conduire à la mise en cause des accords PNR.

Il nous faut concilier en permanence sur ces thèmes l'objectif essentiel de lutte contre le terrorisme et la protection des libertés publiques. Cela est d'autant plus difficile que la conjugaison de ces deux impératifs ne s'effectue pas de la même façon aux Etats-Unis et en Europe.

L'exigence unilatérale des Etats-Unis, qui nous ont imposé leurs règles, en particulier avec les accords PNR et SWIFT, dont les transferts de données ont été initiés pratiquement à notre insu, a mis les institutions européennes dans une position difficile. Il n'est pas facile de maintenir une approche équilibrée de ces questions.

Vous vous rappelez que le 17 septembre dernier, j'ai dû présenter le projet d'accord SWIFT dans un délai extrêmement bref. Le Parlement européen, qui n'a pas pu examiner ce texte en temps utile, reproche aux autres institutions européennes un manque de concertation.

La Commission européenne, avec l'accord du Conseil, a engagé des négociations avec le Trésor américain, qui ont abouti, chose exceptionnelle, à l'adoption d'engagements unilatéraux américains quant aux règles devant être respectées par les Etats-Unis à propos de ces données et de leur traitement. Etait également mis en place un mécanisme de contrôle aboutissant à la rédaction d'un rapport annuel rédigé par une personnalité indépendante, M. Jean-Louis Bruguière, magistrat. Le Président de la CNIL, le sénateur Alex Türk, s'est plaint, lors de son audition devant notre commission, des difficultés d'accès à ce document, liées à une conception quelque peu étroite du « secret défense ».

Le Président Pierre Lequiller. Le Président de la CNIL a pu ensuite lever les réserves qu'il avait formulées devant nous.

M. Guy Geoffroy, rapporteur. Le transfert du site de sauvegarde des données relatives aux échanges intracommunautaires de la société SWIFT des Etats-Unis vers la Suisse au 1^{er} janvier 2010 prive, *de facto*, les autorités américaines d'un accès direct aux données concernant les échanges interbancaires au sein de l'Union européenne dans le cadre du programme américain de lutte contre le terrorisme et son financement. C'est la raison pour laquelle les Américains sont fortement demandeurs d'un accord avec l'Union européenne pour pouvoir, dans la continuité, disposer d'un accès à ces données et poursuivre leur « Terrorism Finance Tracking Program » (TFTP).

Les Européens ne se sont pas dotés d'un outil informatique analogue à celui des Etats-Unis pour traiter les données informatiques liées aux échanges interbancaires. Si cela était le cas ils pourraient travailler en étroite coopération avec les Etats-Unis, chacun traitant les informations relatives à sa zone et transmettant le résultat de ses recherches dans les cadres de coopération liés à la lutte anti-terroriste ; ce n'est malheureusement pas le cas.

Aussi, la Commission a-t-elle présenté le 18 juin 2009 une proposition au Conseil en vue d'autoriser l'ouverture de négociations entre l'Union européenne et les Etats-Unis. Des directives de négociation ont été adoptées le 23 juillet 2009. L'accord intérimaire n'a été approuvé par le Conseil, le 1^{er} décembre, au terme d'un processus de négociations laborieux en raison des difficultés techniques soulevées par les Etats membres.

Les grands axes de l'accord de la présidence étaient les suivants, et reprenaient très largement les observations de notre Commission :

- l'accord prévoyait que les données soient transmises sur le fondement de l'entraide judiciaire en matière pénale (accord Union européenne/Etats-Unis de 2007). Une telle base juridique n'était sans doute pas la meilleure pour un accord qui vise essentiellement la prévention des actes terroristes. C'était toutefois la seule solution pour permettre à la Belgique, dans les délais requis, de pouvoir autoriser la société SWIFT à fournir ces données aux autorités américaines ;

- l'accord précisait qu'une autorité publique vérifie que les demandes soient conformes à l'accord, c'est-à-dire que leur seule finalité est la lutte contre le terrorisme et que les demandes sont le plus limitées possibles ;

- les données ne pouvaient être exploitées que pour cette finalité. La formulation de la prohibition du « *data mining* » (pêche aux informations) a été renforcée à la demande notamment de la France ;

- le TFTP comportait des garanties en termes de sécurité physique des données et d'accès ;

- pour compenser le fait que la loi américaine ne garantit pas un recours judiciaire aux non-résidents américains en cas de préjudice lié au non respect de l'accord une possibilité de contrôle du TFTP a été introduite. Il était prévu qu'elle puisse être exercée à tout moment à la demande de l'Union européenne ;

- concernant la transmission de données par les Etats-Unis à d'autres pays tiers, point très sensible compte tenu de certains pays tiers en cause, les données SWIFT en tant que telles ne pouvaient être transmises. Seuls les indices d'activité terroriste obtenus grâce au TFTP pouvaient l'être.

Au-delà de ce texte provisoire, les Etats ont exprimé leur accord sur la nécessité de négocier un accord à long terme, dans les meilleurs délais, sous l'empire du traité de Lisbonne, c'est-à-dire selon la procédure législative ordinaire, et une déclaration du Conseil a invité la Commission à déposer, dans les meilleurs délais, une recommandation de négociation au Conseil pour un accord en ce sens, prenant en compte le nouveau rôle de co-législateur dévolu au Parlement européen dans le domaine, ainsi que la nouvelle implication des parlements nationaux dans le processus décisionnel selon les dispositions du traité de Lisbonne.

Entendant jouer pleinement le rôle qui est désormais le sien depuis l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, le Parlement européen est entré en lice. Il a refusé d'avaliser le texte de l'accord en l'état, lors d'un vote en session plénière le 11 février.

Où en sommes-nous à présent ?

L'avis conforme du Parlement européen ayant été refusé, l'accord ne peut entrer en vigueur. Un nouvel accord devrait être négocié entre l'Union européenne et les Etats-Unis, sur la base d'un mandat de négociation qui sera présenté par la Commission européenne en principe dès cette semaine.

Washington reste déterminé à obtenir l'accès à la base de données SWIFT : un accord au niveau de l'Union européenne reste la meilleure solution. Il semble que les autorités américaines s'emploient aujourd'hui à rassurer les parlementaires européens, à travers les contacts pris par les groupes parlementaires. Ainsi le groupe S et D du Parlement européen a rencontré le 17 mars le sous-secrétaire d'Etat adjoint, James Steinberg. Le Président du groupe de l'Alliance Progressiste des Socialistes & Démocrates a indiqué que « pour la première fois nos partenaires ont exprimé une compréhension claire vis-à-vis des inquiétudes du Parlement. Ils se sont engagés à inclure la protection des droits fondamentaux dans un nouvel accord, dès lors qu'ils sont compatibles avec la loi américaine, ou alors à chercher une solution ».

La présentation demain par la Commission européenne des directives de négociation en vue de la conclusion d'un nouvel accord permettra d'y voir plus clair.

Il convient aujourd'hui d'évoquer également ici les accords entre l'Union européenne et les Etats-Unis et l'Australie sur le traitement et le transfert de données des dossiers passagers (données PNR) par les transporteurs aériens : comme vous le savez déjà, les données des dossiers passagers dites PNR (Passenger Name Record) sont celles collectées par les compagnies aériennes auprès de leurs passagers au stade de la réservation commerciale. Il existe des similitudes entre les accords PNR et le sujet SWIFT. Il s'agit notamment dans les deux cas de l'utilisation de données à caractère commercial à des fins répressives ; de plus dans les deux cas, les Etats-Unis ont agi de manière unilatérale, mettant les autorités européennes devant le fait accompli, abordant ainsi la négociation à leur avantage.

Les accords PNR posent la question d'un PNR européen. Le Conseil a d'ores et déjà proposé une décision cadre, soutenue par notre Commission à travers la résolution adoptée le 11 février 2009 à la suite de l'examen du rapport d'information que je vous avais présenté. Notons avant tout qu'il ne s'agit nullement de créer un fichier européen contenant les données PNR, mais d'harmoniser la collecte et le traitement de ces données entre les différents Etats membres. L'adoption de cette législation permettrait de placer l'Union européenne dans une position renforcée face aux Etats-Unis lors de la renégociation des accords PNR.

Il faut remarquer néanmoins que l'entrée en vigueur éventuelle de la décision cadre du Conseil, qui contient des dispositions sur les transferts envers les pays tiers, n'empêchera pas les dispositions des accords signés antérieurement de s'appliquer.

L'importance de l'élaboration d'une législation européenne en la matière ne doit donc pas détourner notre attention des accords internationaux signés mais non encore conclus,

entre l'Union européenne et les Etats-Unis d'une part, l'Union européenne et l'Australie d'autre part. Dès octobre 2006, les Etats-Unis et l'Union européenne s'entendent sur un compromis afin de déterminer un cadre légal organisant le transfert des données passagers et mettant un terme au vide juridique. Celui-ci est enfin comblé en juillet 2007 par la signature d'un nouvel accord qui s'applique aussitôt à titre provisoire.

C'est ce nouvel accord qui est aujourd'hui remis en question par le Parlement européen, qui a acquis avec le traité de Lisbonne de nouveaux pouvoirs, et dont le « consentement » est désormais nécessaire à la conclusion de cet accord.

Actuellement, nous sommes en attente de la décision du Parlement européen qui doit se prononcer en première lecture ou lecture unique. Le rapport de M^{me} Sophia In'T Veld n'a toujours pas été présenté en Commission LIBE, Commission saisie au fond, qui s'est contentée d'un échange de vues sur la question et qui a pour l'instant décidé de repousser le vote de « consentement », souhaitant que l'exécutif européen propose un « modèle » commun à tout échange PNR avec des pays tiers.

Le débat en plénière serait prévu pour avril. Pour l'instant plusieurs signes font peser des doutes sur l'avenir de cet accord, que se soient les avis négatifs du G29 et du Contrôleur européen de la protection des données, ou le précédent de « l'affaire SWIFT ».

Certains commentateurs pensaient que le débat sur les accords PNR serait moins houleux que sur SWIFT car il porte « sur ce que les gens déclarent » et non sur des données bancaires obtenues plus ou moins à leur insu. Néanmoins Mme In'T Veld, rapporteure, est d'avis que « les conséquences seront bien plus graves », car il n'y a pas de « roue de secours » comme dans le cas de SWIFT. Dans le cas des PNR, une réponse négative du Parlement européen stopperait net le flux des données. De plus, ceci aurait sans doute une incidence sur le régime des visas applicable aux européens ; en effet, la transmission des données PNR fait partie des conditions que les Etats-Unis ont imposées aux pays européens en échange d'une dérogation au régime des visas via la suppression des visas pour la plupart des Etats membres.

Les Etats-Unis sont soucieux d'éviter un rejet analogue à celui des accords SWIFT et des négociations intensives et semble-t-il prometteuses sont en cours.

Cette communication devrait déboucher sur un rapport plus étoffé dès que les travaux du Parlement européen seront plus avancés. Mais, d'ores et déjà, je voudrais indiquer que, s'agissant des accords SWIFT, il me semble que le vrai problème réside dans l'incapacité (au sens juridique) de l'Union européenne à se doter d'un outil informatique d'analyse des échanges de données analogue à celui dont se sont dotés les Etats-Unis. Il s'agit de ne pas permettre aux Américains d'accéder aux données brutes, avec les risques réels d'espionnage que cela implique, mais d'engager une coopération saine, sur un pied d'égalité.

Aussi, je vous propose de réfléchir sur le prolongement de ce travail en examinant les conditions permettant de rétablir un certain équilibre dans les négociations américano-européennes. Cela implique que l'Europe se dote d'outils équivalant à ceux des Etats-Unis, question complexe, en particulier sur le plan juridique.

J'avais interrogé M. Jacques Barrot lorsqu'il était en charge de la question des accords PNR et nous étions convenus de la nécessité d'un dispositif européen équivalent afin de pouvoir négocier un accord plus équilibré.

Je constate que si nous avons repris la main du côté du dossier SWIFT, nous risquons de la perdre sur les accords PNR. Malgré tout, j'ai l'espoir que nous parvenions à un bon accord, car les Etats-Unis ont besoin de conclure et ont compris que la donne institutionnelle avait changé depuis l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne avec la montée en puissance du Parlement européen et les nouvelles prérogatives des parlements nationaux.

Le Président Pierre Lequiller. Je remercie le rapporteur pour ce rapport extrêmement clair et je l'invite à poursuivre ce travail. Sur ces deux dossiers, le Parlement européen a utilisé ses nouveaux pouvoirs mais en a joué de manière limitée, il n'a pas encore négocié les accords tels qu'il les voudrait. A cet égard, il serait utile qu'en tant que Parlement national, notre commission fasse des propositions pour devancer un peu les propositions du Parlement européen. J'ai proposé que la question du contrôle des passagers du transport aérien, qui couvre le dossier des PNR mais aussi celui des scanners corporels, soit inscrite à l'ordre du jour de la semaine de contrôle de notre Assemblée à la fin du mois d'avril, en liaison avec la Commission des lois et avec la Commission du développement durable.

M. Jacques Desallangre. Il faut effectivement continuer ce travail. Je m'interroge sur la référence, dans les conclusions présentées, à « l'intérêt mutuel d'un échange de données au regard de la lutte antiterroriste ». Cet échange, en ce moment, n'existe pas !

Le Président Pierre Lequiller. Les propositions de conclusions que vous avez sous les yeux sont celles que notre commission a adoptées en novembre dernier. Aujourd'hui nous n'adoptons pas de conclusions.

M. Guy Geoffroy. Mon exposé d'aujourd'hui et ce texte de conclusions ont pour objet de rappeler les grands principes sur lesquels nous pourrions nous baser nos futures propositions.

M. Pierre Forgues. Ce paragraphe 1 des conclusions que nous avons adoptées, qui « souligne l'intérêt mutuel des échanges de données », c'est du « politiquement correct » ! Il faudra faire des demandes plus fermes.

M. Michel Herbillon. Je remercie le rapporteur pour cet exposé d'une grande clarté. Il est impératif, et difficile, de trouver cet équilibre entre la sécurité et la protection des libertés publiques. Deux questions : quelles sont les conditions requises, selon vous, pour l'engagement des nouvelles négociations ? Comment garantir que les échanges de données auront bien comme unique objet la lutte contre le terrorisme ?

M. Guy Geoffroy, rapporteur. Pour répondre à votre première question, on peut faire état des dispositions d'esprit des autorités américaines, qui semblent aujourd'hui plutôt positives. Ainsi, lors d'une rencontre le 17 mars dernier entre des membres du Parlement européen et des représentants de l'Administration américaine, ceux-ci ont exprimé une compréhension claire des préoccupations du Parlement européen et ont – ce qui est nouveau – reconnu qu'il faudra trouver une solution si celles-ci ne sont pas compatibles avec la loi américaine. Il est impératif d'assurer un meilleur respect des droits fondamentaux.

S'agissant de la seconde question, il faut reconnaître qu'il est impossible de le garantir.

Un outil informatique doit permettre aux Européens de classer les informations afin que soient transmis aux Etats-Unis les éléments nécessaires et suffisants à la lutte contre le terrorisme. Sera donc déterminante notre capacité à définir le cahier des charges de cet outil afin de faire le tri entre ce qui doit rester à l'intérieur de nos frontières et ce qui, par nature, peut être adressé à l'extérieur.

M. Pierre Forgues. Il s'agit là d'un dossier difficile dans lequel, si le principe de sécurité doit être garanti, le principe de liberté doit primer. Je m'interroge notamment sur la portée du recours que pourraient exercer des personnes sur lesquelles des informations ont été collectées à leur insu . Je me méfie des outils modernes qui font confondre terroristes basques et pompiers catalans. En tout état de cause, il s'agit d'être très prudent et de réfléchir à deux fois sur les garanties aux libertés publiques.

Le Président Pierre Lequiller. C'est la raison pour laquelle notre Commission reviendra ultérieurement sur cette question qu'il convient d'étudier avec la plus grande vigilance.

III. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution

Sur le rapport du **Président Pierre Lequiller**, la Commission a examiné des textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution.

Aucune observation n'ayant été formulée, la Commission *a approuvé* les textes suivants :

● Point B

➤ *Agriculture*

- projet de règlement de la Commission portant dispositions d'application du règlement (CE) n° 998/2003 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le nombre maximal d'animaux de compagnie de certaines espèces pouvant faire l'objet de mouvements non commerciaux (document **E 5060**) ;

- projet de règlement de la Commission portant mesures transitoires en vertu du règlement (CE) n° 767/2009 en ce qui concerne les dispositions applicables l'étiquetage des aliments pour animaux (document **E 5096**).

➤ *Commerce extérieur*

- proposition de décision du Conseil autorisant les Etats membres à adhérer à la convention concernant les expositions internationales signée à Paris le 22 novembre 1928, modifiée et complétée par les protocoles des 10 mai 1948, 16 novembre 1966 et 30 novembre 1972, ainsi que par l'amendement du 24 juin 1982 et par l'amendement du 31 mai 1988 (document **E 5100°**) ;

- proposition de décision du Conseil modifiant et prorogeant la période d'application de la décision 2007/641/CE relative à la conclusion des consultations avec la République des Îles Fidji en application de l'article 96 de l'accord de partenariat ACP-CE et de l'article 37 du règlement portant établissement d'un instrument de financement de la coopération au développement (document **E 5161**).

➤ *Environnement*

- projet de décision de la Commission établissant les critères et les mesures pour le financement de projets de démonstration commerciale de techniques de captage et de stockage géologique du CO₂ sans danger pour l'environnement, ainsi que de projets de démonstration de technologies innovantes liées aux énergies renouvelables, dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté établi par la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil (document **E 5151**).

➤ *Politique sociale*

- proposition de décision du Parlement européen et du Conseil concernant la mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (document **E 5152**) ;

- proposition de décision du Parlement européen et du Conseil concernant la mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (document **E 5153**) ;

- proposition de décision du Parlement européen et du Conseil concernant la mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (document **E 5154**).

M. Michel Herbillon, rapporteur. Le premier de ces dossiers concerne les licenciements intervenus en Allemagne dans l'entreprise Karmann, et les deux autres la Lituanie, l'une pour l'entreprise d'appareils de réfrigération AB Snaigė, l'autre, au titre non de l'évolution du commerce mondial, mais des dispositions provisoires des conséquences de la crise financière, le secteur de la construction de bâtiment. Ces demandes appellent un avis favorable.

➤ *Sécurité alimentaire*

- projet de règlement de la Commission du modifiant le règlement (CE) n° 983/2009 concernant l'autorisation et le refus d'autorisation de certaines allégations de santé portant sur les denrées alimentaires et faisant référence à la réduction du risque de maladie ainsi qu'au développement et à la santé infantiles (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (document **E 5055**) ;

- projet de règlement de la Commission concernant le refus d'autoriser certaines allégations de santé portant sur les denrées alimentaires, autres que celles faisant référence à la réduction du risque de maladie ainsi qu'au développement et à la santé des enfants (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (document **E 5056**) ;

- projet de règlement de la Commission refusant d'autoriser une allégation de santé portant sur les denrées alimentaires, autre que celles faisant référence à la réduction du risque de maladie ainsi qu'au développement et à la santé des enfants (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (document **E 5169**).

● **Procédure d'examen en urgence**

La Commission *a pris acte de l'approbation*, selon la procédure d'examen en urgence, des textes suivants :

- recommandation de la Commission au Conseil relative à la participation de la Communauté européenne aux négociations en vue de l'élaboration d'un instrument juridiquement contraignant sur le mercure, dans le prolongement de la décision 25/5 du Conseil d'administration du Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE)(document **E 4653**) ;

- proposition de décision du Conseil relative à la signature d'un accord de coopération concernant la navigation par satellite entre la Communauté européenne et ses Etats membres et le Royaume de Norvège (document **E 4748**) ;

- projet de règlement de la Commission établissant des listes des pays tiers, territoires ou parties de pays tiers ou territoires en provenance desquels l'introduction dans la Communauté de certains animaux et viandes fraîches est autorisée, et définissant les exigences applicables en matière de certification vétérinaire (document **E 5015**) ;

- projet de décision de la Commission relative à la constitution d'un registre des produits biocides (document **E 5116**) ;

- proposition de décision du Parlement européen et du Conseil concernant la mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation à l'appui de la demande EGF/2009/018 LT/Industrie de l'habillement présentée par la Lituanie (document **E 5129**) ;

- proposition de décision du Parlement européen et du Conseil concernant la mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation à l'appui de la demande EGF/2009/016 LT/Fabrication de meubles présentée par la Lituanie (document **E 5135**) ;

- recommandation de la Commission au Conseil en vue d'autoriser des modifications aux directives de négociation pour un accord d'association entre l'UE d'une part et les Républiques centraméricaines du Costa Rica, Salvador, Guatemala et Nicaragua d'autre part afin d'intégrer le Panama dans les négociations (document **E 5142**) ;

- projet de décision du Conseil relative à la participation de l'Union européenne aux négociations concernant la révision du protocole à la Convention de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, relatif à la réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique (document **E 5145**) ;

- proposition de décision du Conseil établissant la position à adopter au nom de l'Union européenne concernant certaines positions qui seront examinées lors de la quinzième session (Cop 15) de la Conférence des Parties à la convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), organisée à Doha (Qatar) du 13 au 25 mars 2010 (document **E 5149**).

● **Accords tacites de la Commission**

En application de la procédure adoptée par la Commission les 29 octobre 2008 (virements de crédits), 28 janvier 2009 (projets de décisions de nominations et actes relevant de la politique étrangère et de sécurité commune (PESC) concernant la prolongation, sans changement, de missions de gestion de crise, ou de sanctions diverses, et certaines nominations), celle-ci a approuvé tacitement les documents suivants :

- conseil de direction de l'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail - Nomination de M. Anastassios Yiannaki, membre suppléant chypriote, en remplacement de M. Marios Kourtellis, membre démissionnaire (document **E 5124**) ;

- renouvellement du Comité consultatif pour la libre circulation des travailleurs - Nomination des membres titulaires maltais dans la catégorie des représentants des organisations syndicales d'employeurs (document **E 5125**) ;

- conseil d'administration de l'Institut européen pour l'égalité entre les hommes et les femmes - Nomination de Mme Annemie Pernot, membre suppléant belge en remplacement de Mme Frédérique Fastre, membre démissionnaire (document **E 5126**) ;

- proposition de virement de crédits n° DEC 07/2010 à l'intérieur de la section III - Commission - du budget général pour l'exercice 2010 (document **E 5127**) ;

- comité consultatif pour la libre circulation des travailleurs - Nomination de M^{me} Paloma Martinez Gamo, membre titulaire de l'Espagne en remplacement de M. Raúl Rodriguez Porras, membre démissionnaire (document **E 5140**) ;

- conseil de direction de la Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail:Nomination de M. Piotr Sarnecki, membre titulaire polonais, en remplacement de Mme Malgorzata Rusewicz, membre démissionnaire (document **E 5141**) ;

- proposition de virement de crédits n° DEC 04/2010 - Section III - Commission - Budget général - Exercice 2010 (document **E 5146**) ;

- proposition de virement de crédits n° DEC06/2010 à l'intérieur de la section III - Commission - du budget général pour l'exercice 2010 (document **E 5147**) ;

- proposition de virement de crédits n° DEC 08/2010 - Section III - Commission - Budget général - Exercice 2010 (document **E 5148**) ;

- projet de décision du Conseil concernant le renouvellement des mesures définies à l'appui d'une mise en œuvre effective du mandat du Tribunal pénal international pour l'ex-Yougoslavie (TPIY)(document **E 5156**) ;

- projet de décision du Conseil prorogeant le mandat du représentant spécial de l'Union européenne dans l'ancienne République yougoslave de Macédoine (document **E 5157**) ;

- renouvellement du Comité consultatif pour la sécurité et la santé sur le lieu du travail : Nominations des membres titulaires et suppléants polonais (document **E 5162**) ;

- conseil de direction de l'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail - Nomination de M. Clive Fleming, membre titulaire du Royaume-Uni, en remplacement de Mme Elizabeth Hodkinson, membre démissionnaire (document **E 5163**) ;

- décision du Conseil portant nomination du représentant spécial de l'Union européenne pour l'Afghanistan (document **E 5180**) ;

- projet de décision du Conseil modifiant la position commune 2009/788/PESC concernant des mesures restrictives à l'encontre de la République de Guinée (document **E 5181**) ;

- projet de décision du Conseil relative à la signature et à la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et la République du Monténégro sur la participation de la République du Monténégro à l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie (opération Atalanta)(document **E 5182**) ;

- décision du Conseil concernant la position de l'Union européenne en vue de la conférence d'examen de 2010 des parties au traité sur la non-prolifération des armes nucléaires (document **E 5183**).

IV. Nomination de rapporteurs

Sur proposition du **Président Pierre Lequiller**, la Commission a nommé rapporteurs d'information :

– **MM. Michel Delebarre et Didier Quentin**, sur l'état des lieux et les perspectives de la filière maritime en Europe ;

– **MM. Jérôme Lambert et Jacques Myard**, sur le renouveau de la politique industrielle ;

– **M. Hervé Gaymard et Mme Marietta Karamanli**, sur l'évaluation du cycle de Doha ;

– **MM. Michel Herbillon et Christophe Caresche**, sur la gouvernance économique et européenne.

La séance est levée à 18 h 30

Membres présents ou excusés

Commission des affaires européennes

Réunion du mardi 23 mars 2010 à 16 h 45

Présents. - M. François Calvet, M. Christophe Caresche, M. Jacques Desallangre, M. Pierre Forgues, M. Jean Gaubert, M. Guy Geoffroy, M. Michel Herbillon, M. Jérôme Lambert, M. Pierre Lequiller, M. Lionnel Luca, M. Thierry Mariani, Mme Odile Saugues, M. André Schneider, M. Gérard Voisin

Excusés. - M. Pierre Bourguignon, M. Michel Diefenbacher, Mme Arlette Franco, Mme Anne Grommerch, M. Jacques Myard, M. Francis Vercamer

Assistaient également à la réunion. - M. Gilles Cocquempot, M. Daniel Garrigue