



TEXTE ADOPTÉ n° 811  
« Petite loi »

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

13 août 2016

---

---

## RÉSOLUTION EUROPÉENNE

*sur la **stratégie européenne pour l'aviation**  
présentée par la Commission européenne le 7 décembre 2015  
(COM[2015] 613 final).*

*Est considérée comme définitive, en application de l'article 151-7  
du Règlement, la résolution dont la teneur suit :*

---

Voir le numéro : **3888 rect.**

---

### **Article unique**

L'Assemblée nationale,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu l'article 151-5 du Règlement de l'Assemblée nationale,

Vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, en particulier ses articles 90, 100 paragraphe 2 et 218,

Vu le « paquet aéroports » des 1<sup>er</sup> et 2 décembre 2011, comprenant la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions : « Politique aéroportuaire de l'Union européenne – résoudre les problèmes de capacité et de qualité pour favoriser la croissance, la connectivité et la mobilité durable » (COM[2011] 823 final), la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil (COM[2011] 824 final), la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne (Refonte) (COM[2011] 827 final) et la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil (COM[2011] 828 final),

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil du 13 mars 2013 modifiant le règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages (COM[2013] 130 final),

Vu le paquet « Ciel unique 2+ » du 11 juin 2013, comprenant, d'une part, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aérodromes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne (COM[2013] 409 final) et, d'autre part, la proposition de règlement du

Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte) (COM[2013] 410 final),

Vu le « paquet compétitivité des transports aériens » présenté le 7 décembre 2015 comprenant la communication de la Commission « Une stratégie de l’aviation pour l’Europe » (COM[2015] 598 final), d’une part, et la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l’aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l’Union européenne, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (COM[2015] 613 final), d’autre part,

Vu la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil du 8 avril 2014 : « Une nouvelle ère de l’aviation – Ouvrir le marché de l’aviation à l’utilisation civile de systèmes d’aéronefs télépilotés, d’une manière sûre et durable » (COM[2014] 207),

Vu la résolution du Parlement européen du 29 octobre 2015 sur l’utilisation sûre des systèmes d’aéronefs télépilotés (RPAS), plus connus sous le nom de véhicules aériens sans pilote (UAV), dans le domaine de l’aviation civile (2014/2243 [INI]),

Vu la résolution du Parlement européen du 11 novembre 2015 sur l’aviation (2015/2933 [RSP]),

Vu le rapport d’information n° 1117 du 11 juin 2013 sur l’application à l’aviation civile du système communautaire d’échange d’émission (SCEQE) présenté par Mme Annick Girardin au nom de la commission des affaires européennes,

Vu les conclusions adoptées le 18 septembre 2013 par la commission des affaires européennes sur la consultation relative au projet de lignes directrices concernant les aides d’État aux aéroports et aux compagnies aériennes engagée par la Commission européenne,

Considérant l’importance des transports aériens pour promouvoir les échanges commerciaux mais aussi les liens entre populations, et donc la nécessité de favoriser l’essor du transport aérien, notamment par la mise en place de réseaux de transport aérien offrant des services aériens répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs de fret, tout en mettant en place des conditions de concurrence équitable ;

Considérant l'impact de la compétitivité du transport aérien sur le devenir de l'industrie aéronautique, qui est un contributeur important à la croissance et à l'emploi en Europe ;

Considérant la nécessité de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, face à des actes et menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement des aéronefs et minent la confiance des passagers dans la sécurité de l'aviation civile ;

Considérant que la politique aéronautique européenne doit inclure un volet environnemental ambitieux et, en particulier, participer à la lutte contre le changement climatique ;

1. Se félicite, face au constat de la perte de connectivité directe de l'Europe, de la prise de conscience de l'Union européenne de la nécessité d'une action pour rétablir des conditions de concurrence équitable ;

2. Observe toutefois que l'écart de compétitivité entre les compagnies européennes et les compagnies du Golfe persique tient aussi pour une part aux différences de modèles de régulation choisis et ne saurait en tout état de cause dispenser les compagnies européennes d'efforts intrinsèques de productivité et d'innovation dans un environnement concurrentiel particulièrement mouvant ;

3. Note de surcroît que, compte tenu de l'impact sur les compagnies de ce pays, la décision britannique, le 23 juin, de sortir de l'Union européenne risque, en fonction des modalités qui seront définies pour cette sortie, d'affecter le marché unique du transport aérien européen et donc de remettre en cause les équilibres de ce secteur, tant pour les différents acteurs que pour les consommateurs ;

4. Souhaite une évaluation rapide de l'impact de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne sur le marché intérieur et sur les accords internationaux de l'Union européenne, tant pour les acteurs du secteur aérien que pour les passagers, et souligne la nécessité de réorienter en conséquence la stratégie européenne pour l'aviation ;

5. Approuve la proposition de révision dès cette année du règlement n° 868/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice aux transporteurs aériens communautaires dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien de la part de

pays non-membres de la Communauté européenne, et demande la mise en place d'un outil de sanction anti-dumping spécifique au transport aérien, reposant sur une approche globale ;

6. Juge inapproprié, en revanche, d'assouplir la notion de « contrôle effectif » par le biais de l'adoption proposée de lignes directrices interprétatives du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, notamment sur la propriété et le contrôle des compagnies aériennes européennes, et appelle au contraire à la plus grande vigilance sur cette question ;

7. Salue les mandats de négociation d'un accord global dans le domaine des transports aériens avec, respectivement, l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, les Émirats Arabes Unis, le Qatar et la Turquie, dont le contenu prend en compte tant les préoccupations relatives à la concurrence loyale exprimées à l'occasion du conseil des ministres franco-allemand du 7 avril 2016 en matière de transport aérien que la nécessité de garantir un rythme approprié à ces négociations ;

8. Regrette que la question du traitement des investissements étrangers ne soit pas abordée en parallèle, l'Union européenne pratiquant aujourd'hui une discrimination communautaire à l'encontre de ses propres États en n'étendant pas l'application de la règle de l'investisseur avisé aux investissements en provenance d'un État tiers ;

9. Souligne l'apport que représente l'extension des compétences de l'Agence européenne de sécurité aérienne à toute la chaîne de valeur du transport aérien (certification, environnement, sûreté), afin de lui permettre d'assurer une surveillance plus efficace, mais note l'appréciation partagée portée sur une réglementation davantage fondée sur la performance avec une nouvelle approche fondée sur les risques et juge que le partage réglementaire actuel des responsabilités en matière de sûreté devrait rester inchangé, tout en améliorant la capacité collective d'analyse des menaces, en particulier pour ce qui concerne la question des zones de survol ;

10. Appelle à cet égard à la vigilance quant aux moyens de l'Agence européenne de sécurité aérienne en matière d'expertise et considère justifié et nécessaire de ne pas soumettre les activités financées par l'industrie aux mêmes contraintes que celles affectant le budget financé par l'Union européenne ;

11. Se félicite de la mise en place d'une réglementation européenne ciblée sur l'utilisation sécurisée des drones à usage civil dans l'espace aérien dont le caractère proportionné est essentiel pour garantir l'essor industriel du secteur, tout en réglant les questions de vie privée, de protection des données et de responsabilité ;

12. Regrette profondément que la volonté affichée de la Commission européenne de promouvoir le dialogue social et les conditions d'emploi dans le secteur de l'aviation ne s'accompagne pas d'outils efficaces pour porter cette volonté, et appelle en conséquence la Commission ainsi que les États membres à agir dans deux directions : d'une part, faire du lieu de travail réel du salarié la base d'affectation et de la base d'activité réelle de la compagnie le lieu d'établissement et, d'autre part, lutter contre les artifices juridiques en matière de recrutement de personnels navigants ;

13. Est attachée à ce que les règles européennes garantissent un haut niveau de protection de l'environnement mais souligne l'importance de prendre en compte le contexte mondial dans lequel ce secteur économique s'insère et appelle donc à ce que, en matière de certification, l'Agence européenne de sécurité aérienne ne s'écarte pas des normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale ;

14. Rappelle l'apport considérable que constituerait tant pour la lutte contre le changement climatique que pour le secteur aéronautique la mise en place d'un cadre international stable, de long terme et non discriminatoire à l'échelle mondiale en matière d'émission de CO<sub>2</sub> et souhaite que l'Organisation de l'aviation civile internationale parvienne à conclure un accord avec un haut niveau d'ambition.

*À Paris, le 13 août 2016.*

*Le Président,*  
*Signé : CLAUDE BARTOLONE*



ISBN 978-2-11-144153-8



9 782111 441538

ISSN 1240 - 8468

---

Imprimé par l'Assemblée nationale