



N° 641

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 7 février 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 euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part,*

PAR Mme Monica MICHEL
Députée

ET

ANNEXE : TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Voir les numéros :

Sénat : **821** (2015-2016), **71, 72** et T.A. **15** (2017-2018).

Assemblée nationale : **374**

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. LA COOPÉRATION UE-ISRAËL EN MATIÈRE D'AVIATION CIVILE : DES RELATIONS ANCIENNES ET SOLIDES	7
A. UNE ACTIVITÉ CONVENTIONNELLE ANCIENNE ET DES TRAFICS AÉRIENS IMPORTANTS	7
1. Un accord qui vient se substituer aux accords en vigueur, pour la plupart anciens.....	7
2. L'état du trafic aérien entre l'Union européenne et Israël	7
B. UN ACCORD QUI S'INSCRIT DANS LE CONTEXTE DE L'ÉLARGISSEMENT DU « CIEL UNIQUE EUROPÉEN » ET DE LA POLITIQUE EUROPÉENNE DE VOISINAGE	8
1. L'élargissement du ciel unique européen	8
2. Le contexte de l'approfondissement de la politique de voisinage	9
II. UN TEXTE DE FACTURE CLASSIQUE MOYENNANT QUELQUES AMÉNAGEMENTS	11
A. L'OUVERTURE DU MARCHÉ ISRAËLIEN ET LES RÈGLES DE SÉCURITÉ ET DE SÛRETÉ, QUELQUES ADAPTATIONS	11
1. L'ouverture du marché israélien	11
2. Les règles de sûreté et de sécurité.....	12
3. Les normes sociales et environnementales	13
CONCLUSION	15
TRAVAUX DE LA COMMISSION	17
ANNEXE :TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES	23

INTRODUCTION

L'Assemblée nationale est saisie du projet de loi, adopté par le Sénat en première lecture, autorisant la ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part.

Cet accord, signé le 10 juin 2013 et amendé le 19 février 2015, s'inscrit dans le cadre de la politique européenne d'aviation civile, qui vise à établir un espace aérien commun avec les pays de son voisinage. Il s'agit principalement de libéraliser les services aériens et d'harmoniser leur cadre juridique afin de faciliter les échanges entre l'Union européenne et ses proches partenaires.

L'accord s'apparente à ceux précédemment conclus avec les partenaires méditerranéens de l'Union européenne, comme le Maroc ou la Jordanie. Il a toutefois été procédé à quelques ajustements pour tenir compte de la spécificité de la législation israélienne, notamment en matière de sécurité.

Après avoir rapidement rappelé le droit en vigueur, le présent rapport présentera succinctement le contenu du texte et ses principaux apports.

I. LA COOPÉRATION UE-ISRAËL EN MATIÈRE D'AVIATION CIVILE : DES RELATIONS ANCIENNES ET SOLIDES

A. UNE ACTIVITÉ CONVENTIONNELLE ANCIENNE ET DES TRAFICS AÉRIENS IMPORTANTS

1. Un accord qui vient se substituer aux accords en vigueur, pour la plupart anciens

A l'exception de la Croatie et de l'Estonie, tous les pays européens ont des accords bilatéraux relatifs aux services aériens avec Israël. Le présent accord vise à se **substituer aux accords en vigueur, et pour la France, à l'accord relatif aux transports aériens signé le 29 avril 1952.**

Cet accord comportait, outre un **tableau des routes exploitables, les clauses traditionnelles des accords aériens de l'époque**, notamment celles relatives aux conditions de désignation des compagnies aériennes et de fixation des tarifs, aux exemptions de taxes et de droits fiscaux, et au respect des lois et règlements des parties pour l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages et marchandises. Il a été **amendé à deux reprises par échanges de lettres, en 1962 et en 1967**, puis modifié par l'accord entre la Communauté européenne et l'État d'Israël sur certains aspects des services aériens signé en 2008.

Lors de **la dernière rencontre bilatérale entre la France et Israël sur ces questions, en mars 2007**, il a été décidé **d'amender le tableau des routes** pour permettre l'exploitation de services entre tout aéroport français et tout aéroport israélien, de **permettre les opérations en partage de codes** entre les transporteurs des deux parties et ceux de pays tiers, et de **préciser l'interdiction des pratiques concertées** entre transporteurs aériens pour se mettre en conformité avec le droit européen sur cet aspect. **Compte-tenu de l'importance de ces modifications, il a été décidé de négocier un nouvel accord**, qui se substituerait à celui de 1952.

2. L'état du trafic aérien entre l'Union européenne et Israël

Selon Eurostat, en 2016, le trafic entre les vingt-huit États membres de l'Union européenne et l'État d'Israël s'est élevé à **10,2 millions de passagers, soit un accroissement de plus d'un tiers du trafic par rapport à 2013**, année de signature de l'accord.

Le marché français progresse, mais à un rythme un peu moindre que certains de ses voisins européens. Sa croissance est de 10,7 %, alors que marché allemand (le premier en 2016 avec 1,26 million de passagers) enregistre une croissance de plus de 29 %. Le marché grec (le cinquième l'an dernier) progresse de près de 42 %, et les marchés plus modestes se développent fortement, comme le marché chypriote dont le trafic avec Israël est passé de quelque 150 000

passagers en 2013 à environ 360 000 passagers l'an dernier, soit une augmentation de 140 %.

Le marché entre la France et l'Etat d'Israël se concentre sur la ligne Paris-Tel-Aviv, qui représente à elle seule près de 86 % du trafic en 2016. Sur cette route, les transporteurs européens ont transporté plus de 0,51 million de passagers (dont 0,30 pour *Air France*, 0,13 pour *Transavia France* et 0,08 pour *easyJet*), et leurs homologues israéliens environ 0,42 million (dont 0,37 pour *El-Al* et 0,04 pour *Arkia*). Les autres lignes d'importance sont entre Marseille et Tel-Aviv (environ 65 000 passagers), Nice et Tel-Aviv (environ 30 500 passagers) et entre Lyon et Tel-Aviv (environ 27 000 passagers).

La croissance du trafic entre la France et Israël devrait néanmoins se poursuivre, à la fois en raison de la tendance mondiale, mais aussi grâce à l'arrivée de nouveaux opérateurs et l'ouverture de nouvelles liaisons.

B. UN ACCORD QUI S'INSCRIT DANS LE CONTEXTE DE L'ÉLARGISSEMENT DU « CIEL UNIQUE EUROPÉEN » ET DE LA POLITIQUE EUROPÉENNE DE VOISINAGE

1. L'élargissement du ciel unique européen

L'avènement du marché intérieur (Acte unique et Traité de Maastricht) a marqué un tournant dans la politique de transports européenne, en parachevant la suppression des frontières physiques et en lançant définitivement la libéralisation de tous les modes de transports.

Dans le transport aérien, **un dispositif de « ciel unique » est entré en vigueur** en 2 phases, **aboutissant à un marché intérieur totalement libéralisé**, permettant par exemple le développement des compagnies dites « à bas coûts ». Par ailleurs, **sur le volet externe, a émergé à partir du début des années 2000** ⁽¹⁾, **une politique extérieure de l'Union européenne en matière d'aviation.**

Il s'agit principalement au travers de cette politique, de favoriser les échanges commerciaux tout en étendant l'application des standards européens aux pays voisins de l'UE (en matière de sécurité, sûreté et de protection de l'environnement notamment).

L'Union européenne mène ainsi continuellement des négociations, notamment avec ses grands partenaires (les premiers accords ont été signés avec les États-Unis et le Canada), **ainsi qu'avec les pays riverains de l'UE, pour**

(1) Lors du Conseil transports de juin 2003, le Conseil a autorisé la Commission à négocier un accord avec les États-Unis visant à établir un « espace aérien sans frontière » et à négocier avec les pays tiers. Il a aussi arrêté une approche générale concernant un projet de règlement sur la négociation et la mise en œuvre des accords de services aériens entre les États membres et les pays tiers. Celle-ci s'est concrétisée par l'adoption, en avril 2004, du règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil.

parvenir à des accords de « ciel ouvert ». Ces accords ont vocation à se substituer aux accords bilatéraux de service aériens conclus par les différents États membres.

Considérant notamment que l'Union européenne devait adopter une approche « individualisée » avec certains partenaires clés (l'Inde, la Russie, la Turquie, certains pays du Golfe, l'Association des nations d'Asie du Sud-Est - ASEAN), le Conseil a appelé en 2012 à **intensifier les négociations avec les pays du voisinage** et consacré une large part de ses conclusions à la **nécessité d'assurer les conditions d'une concurrence loyale entre transporteurs aériens**. Le présent accord s'inscrit dans ce contexte.

2. Le contexte de l'approfondissement de la politique de voisinage

L'Union européenne a **d'ores et déjà signé des accords globaux** de transport aérien avec, s'agissant des pays impliqués dans sa politique de voisinage, **le Maroc en 2006, la Géorgie et la Jordanie en 2010, et la Moldavie en 2012**.

Des **négociations sont en cours** avec les pays du voisinage que sont l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Turquie et la Tunisie.

La Commission européenne dispose également de mandats pour négocier des accords globaux de transport aérien avec l'Algérie, les Émirats arabes unis, le Liban, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Les négociations avec ces pays n'ont pas encore débuté (Émirats arabes unis), ou ont été déclarées « inactives » par la Commission suite à l'absence de progrès.

L'accord avec Israël marque une étape nouvelle dans la création d'un espace aérien commun avec les pays du voisinage. Il s'agit en effet du troisième accord conclu avec un pays de la région euro-méditerranéenne, et du deuxième accord passé avec un pays du Proche-Orient.

II. UN TEXTE DE FACTURE CLASSIQUE MOYENNANT QUELQUES AMÉNAGEMENTS

A. L'OUVERTURE DU MARCHÉ ISRAËLIEN ET LES RÈGLES DE SÉCURITÉ ET DE SÛRETÉ, QUELQUES ADAPTATIONS

Le texte est dans l'ensemble de facture classique, et ne se distingue pas des accords précédemment signés par l'Union européenne, à quelques exceptions près, dont certaines sont provisoires.

1. L'ouverture du marché israélien

Alors que les accords bilatéraux imposent généralement des limitations en termes de routes exploitables, de nombre de transporteurs aériens et de fréquences de services, **cet accord européen permet à tout transporteur européen et israélien d'exploiter librement des services entre tout aéroport européen et tout aéroport de l'Etat d'Israël** (droits de 3^{ème} et de 4^{ème} libertés).

La **libéralisation des services aériens ne sera effective que courant 2018**. En effet, une période transitoire est prévue pour permettre aux compagnies israéliennes de s'adapter afin d'affronter une concurrence nouvelle (*cf.* annexes II et V de l'accord); durant cette période, les limitations de fréquences hebdomadaires auxquelles sont assujettis les transporteurs aériens pour certaines routes continueront donc de s'appliquer.

Dans un deuxième temps, lorsqu'il aura été vérifié que l'État d'Israël met en œuvre « les exigences réglementaires et les normes équivalentes » de la législation européenne prévue à l'annexe IV de l'accord, **les transporteurs des deux parties pourront exploiter des services supplémentaires, qui comportent le droit d'embarquer et de débarquer des passagers sur des points intermédiaires** (droits de 5^{ème} liberté) situés dans les pays de la zone Euromed (Maroc, Algérie, Tunisie, Libye, Égypte, Liban, Jordanie, Israël, Territoires Palestiniens, Syrie et Turquie), les pays de l'accord sur l'Espace aérien commun européen (Islande, Norvège et les six pays des Balkans), ainsi que le Liechtenstein et la Suisse.

Il faut noter ici que les droits de trafic antérieurement négociés dans un cadre bilatéral entre les États membres et Israël, et non couverts par le présent accord, **continuent de s'appliquer**. L'accord franco-israélien de 1952 prévoyait notamment des droits de cinquième liberté qui permettent aux transporteurs israéliens, sur des avions en provenance d'Israël, d'embarquer des passagers à Paris à destination de New-York, et sur les vols retours, d'embarquer à New-York des passagers à destination de Paris et de Tel-Aviv. Ces droits, limités dans l'échange de lettres de 1967 à trois services hebdomadaires, sont ainsi conservés.

Enfin, en vue d'assurer un **cadre concurrentiel équitable entre les acteurs du transport aérien, l'accord européen prévoit des dispositions spécifiques en termes de concurrence** (Article 7 – Environnement concurrentiel) qui font référence au chapitre 3 « Concurrence » du titre IV de l'accord d'association, posent le principe de l'interdiction des subventions et le principe de non-discrimination, et prévoient une procédure spécifique permettant de prendre des mesures dans le cas où les consultations n'ont pas permis de résoudre le différend.

L'ouverture progressive des marchés depuis la signature de l'accord, a d'ores et déjà permis de multiplier l'offre de transporteurs, notamment européens. Ainsi, aux côtés d'*Air France*, le transporteur « historique », *Transavia France* au départ d'Orly, et *easyJet* et *XL Airways*, au départ de Roissy Charles-de-Gaulle, exploitent désormais des services réguliers entre Paris et Tel-Aviv pour un total de 21 fréquences.

Cette diversité de l'offre devrait se poursuivre avec l'achèvement du processus de libéralisation lors de la saison aéronautique d'été 2018, certains de ces transporteurs souhaitant accroître leur offre, alors que d'autres transporteurs européens ont fait part de leurs intentions de venir sur ce marché.

2. Les règles de sûreté et de sécurité

En termes de sécurité, **l'Etat d'Israël a fait le choix d'appliquer la réglementation édictée par l'administration américaine, la *Federal Aviation Administration* (FAA), dont les normes sont reconnues équivalentes⁽¹⁾** à celles mises en œuvre dans l'Union européenne sous l'égide de l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA).

En conséquence, la liste des textes européens dans la partie A de l'annexe IV, relative à la sécurité, est limitée à ceux relatifs à la mise en œuvre de la liste des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union européenne, et aux enquêtes sur les accidents et incidents.

Particularité supplémentaire par rapport aux autres accords de voisinage, l'absence, dans l'annexe IV, de règles relatives à la sûreté (prévention des actes de malveillance, dont l'origine est volontaire : terrorisme, détournements d'avion, dégradations volontaires.) En effet, il n'était pas envisageable de procéder à une harmonisation des normes en matière de sûreté sur les règles européennes, compte tenu du niveau d'exigence très élevé de l'administration israélienne en la matière.

(1) Un accord spécifique entre l'Union européenne et les États-Unis, a été conclu à cet effet en 2008 : « l'accord entre les États-Unis d'Amérique et la Communauté européenne relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile ».

À défaut d’harmonisation, les parties ont convenu de collaborer pour parvenir à la reconnaissance mutuelle de leurs normes (article 14), comme celles relatives à l’inspection filtrage des passagers et de leurs bagages à main.

3. Les normes sociales et environnementales

Dans le **domaine de l’environnement**, les règles applicables sont énumérées à la partie C de l’annexe IV qui concernent, d’une part, l’introduction de restrictions d’exploitation liées au bruit sur les aéroports, et les règles d’exploitation des aéronefs les plus bruyants. Par ailleurs, l’article 16 relatif à l’environnement, comporte des déclarations de principe, comme la reconnaissance de la nécessité de prendre des mesures au niveau mondial, notamment, pour réduire les incidences de l’aviation sur l’environnement. Ce principe s’est traduit dans les faits puisque les Etats membres de l’Union européenne et l’Etat d’Israël se sont engagés à mettre en œuvre le mécanisme de marché élaboré par l’OACI lors de sa 39^{ème} Assemblée, en 2016, le « Programme de compensation et de réduction de carbone pour l’aviation internationale », connu sous le nom de CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation).

Enfin, les **aspects sociaux font l’objet d’un court article** (Article 20 - Aspects sociaux), qui marque toutefois une avancée sur cette question qui est totalement exclue des accords de transport aérien habituellement conclus au niveau des États. Certains points de la **directive relative à l’aménagement du temps de travail des personnels navigants ont fait l’objet d’adaptations** pour correspondre à la réalité des règles applicables aux transporteurs israéliens, faute de quoi il n’aurait pas été possible de conclure les négociations : il s’agit du temps de vol annuel des personnels navigants techniques et commerciaux, et du nombre de jours libres de tout service ou de réserve, pour lesquels des écarts par rapport à la norme européenne sont tolérés.

CONCLUSION

La mise en œuvre de cet accord devrait permettre d'intensifier les échanges entre l'Union européenne et Israël. Il répond aussi, de manière pragmatique, aux besoins du transport aérien entre la France et Israël. L'accord devrait également avoir pour effet une baisse des tarifs moyens pour les voyageurs.

L'État d'Israël a d'ores et déjà notifié au Secrétariat général du Conseil l'achèvement de sa procédure interne de ratification, de même que vingt États membres de l'Union européenne parties à cet accord : l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, Chypre, le Danemark, l'Estonie, l'Espagne, la Finlande, la Grèce, la Hongrie, la Lettonie, le Luxembourg, Malte, les Pays-Bas, la Pologne, la République tchèque, la Roumanie, la Slovénie et la Suède.

La France n'a fait aucune déclaration et n'a formulé aucune réserve lors de la signature de cet accord.

Au bénéfice de ces remarques, votre rapporteure est favorable à l'adoption du présent projet de loi.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission examine le présent projet de loi au cours de sa séance du mercredi 7 février 2018.

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

Mme la présidente Marielle de Sarnez. Merci beaucoup, j'ouvre le débat.

Mme Laetitia Saint-Paul. Merci Madame la Présidente, Madame la Rapporteure, je voulais m'assurer que cet accord respectait bien les accords de Paris et l'environnement de manière générale. J'avais une autre interrogation de plus grande ampleur : comme nous ratifions des projets de lois qui parfois datent de plus de 15 voire 20 ans, est-ce que nous avons la certitude que ces projets anciens respectent bien les Accords de Paris ? Cette question s'adresse davantage à la Présidente.

Mme Marielle de Sarnez. Très bonne question. J'espère que c'est quelque chose que nous vérifions à chaque fois mais sous réserve de vérification, je pense que cela mérite un approfondissement de notre part. Je trouve la question tout à fait pertinente.

M. Denis Masségli. Madame la Rapporteure vous avez abordé rapidement le sujet des éventuelles baisses tarifaires. Est-ce qu'on pourrait avoir plus d'informations sur quel type de baisse on peut s'attendre : il s'agit de 10-15 % ?

M. Jean-François Mbaye. Merci Madame la Présidente, Madame la rapporteure, je voudrais vous entendre sur la question des indemnisations en cas de retard. Vous savez qu'au sein de l'Union Européenne il existe des règles concernant les indemnisations en cas de retard prises en charge par les compagnies impliquées. Est-ce que vous pensez qu'aujourd'hui l'Etat d'Israël appliquerait les mêmes règles lorsque les passagers européens voleraient sur leurs avions ?

M. Meyer Habib. Merci Madame la Présidente. A mon sens, rien ne justifie la demande du groupe GDR de lever la procédure d'adoption simplifiée sur cet accord sur les services aériens entre l'Union européenne et Israël. C'est un accord qui remonte à juin 2013, validé par le Sénat, il remplace un vieil accord de 1952. C'est un accord qui permettra de rapprocher la France et Israël. Je rappelle que M. Bruno Lemaire, notre ministre de l'économie, en voyage en Israël, a affirmé qu'il voulait doubler les échanges entre la France et Israël des deux côtés. C'est un accord technique, qui ne nécessite pas de longs débats politiques. La seule particularité, ce sont les exigences de sécurité, dont nous ferons bien de nous inspirer. Nous sommes tellement en retard par rapport aux Israéliens au niveau

sécuritaire : ils ont treize cercles de sécurité, au-delà ce que ce qui se voit, c'est-à-dire les interrogatoires. Je suis très inquiet, et je le redis, par rapport à la sécurité de nos aéroports, même s'il est vrai que l'Europe, étant beaucoup plus grande et dotée de beaucoup plus d'aéroports, c'est toujours plus compliqué. Alors, pourquoi le groupe GDR a demandé un débat à l'Assemblée ? Hélas, je crains que ce soit une phobie d'Israël, qui fait partie intégrante de l'ADN de l'extrême gauche ; cette véritable obsession qui fait que le 22 février, le groupe communiste a aussi demandé à inscrire les questions sur l'évolution au Moyen Orient et la reconnaissance de l'Etat palestinien. Comprenez que ne pas signer cet accord va pénaliser en particulier les 180 000 Franco-israéliens, que je représente aussi à l'Assemblée, les centaines de milliers de pèlerins qui vont chaque année à Israël et en Terre sainte. C'est un accord tellement simple, et comme le dit Victor Hugo, aucune vertu ne peut se loger dans la haine. Je crois qu'en stigmatisant en permanence cet Etat qui se bat depuis 70 ans pour son indépendance et sa survie, on fait le mauvais choix. On peut, évidemment, faire telle et telle critique contre tel ou tel pays, mais ce qui rapproche de la paix, c'est justement la ratification de ces accords. De la même façon, lorsque je m'interrogeais sur le fait qu'on demande le rapatriement ou la libération d'un terroriste qui a voulu tuer le grand rabbin d'Israël, qui est en prison pour ça, le groupe GDR et les Insoumis ont quitté l'hémicycle. J'aurais aimé la même attention pour Maduro et son régime, au Venezuela, qui a fait des centaines de morts. Pas un mot, on ne les entend jamais. Je dis que c'est dommage de ne pas avoir ratifié un accord aussi simple et aussi facile.

M. Hervé Berville. Merci beaucoup Madame la Présidente, j'avais deux questions. La première, la Rapporteuse a évoqué la libéralisation courant 2018 du marché. Quel sera l'impact sur le transport aérien français ? La deuxième, c'est plus une remarque sur les questions de la souveraineté. C'est tout à fait le choix légitime et souverain d'Israël de choisir ses mesures de sécurité. Mais nous aussi, c'est un choix que l'on fait d'avoir un certain nombre de cercles. Je ne suis pas forcément convaincu qu'il faille exactement la même chose que ce qu'il se passe au Moyen Orient. C'est aussi le choix français d'avoir une certaine architecture. Est que l'accord va avoir un impact sur l'architecture de la sécurité française ? Cela fait partie de la souveraineté des parlementaires français de choisir les modalités de la sécurité dans leurs aéroports.

M. Bruno Fuchs. On a compris qu'il y avait un bénéfice utile d'usage européen et israélien, mais que les normes de sécurité ne seront pas harmonisées. Pourriez-vous nous dire, dans ce cas-là, comment les engagements pris par Israël de se conformer aux standards européens seront vérifiés ?

M. Claude Goasguen. Je vais essayer de discuter de la possibilité d'un débat public. D'abord je voudrais noter que nous avons reçu le rapport ce matin à 9h30, et que je trouve très difficile de discuter si les rapports ne nous sont pas envoyés. Demander un débat public sur un sujet qui est un sujet d'organisation de la sécurité, sur une convention extrêmement technique mais qui contient au fond des éléments politiques, est le droit de tous. Mais si l'on se prête à ce jeu, entre

groupes, de demander des débats politiques sur des conventions techniques, à chaque fois que cela concerne un pays que l'on n'aime pas, l'on ne s'en sort plus. Je sais que vous avez des moyens juridiques pour vous opposer, ainsi que la CAE, à ce sujet. Mais il est particulièrement choquant d'avoir un débat public sur une affaire technique de sécurité sur Israël, alors que nous n'avons pas eu de débat public sur ce qui s'est passé à l'UNESCO. Le Quai d'Orsay a l'audace de prendre une décision politique sans consultation, et il n'y a pas de débat public. Et là, sur une affaire technique, on voudrait nous imposer un débat public soi-disant sur les problèmes d'Israël. Attention, il ne faut pas jouer sur ce genre de choses. Nous avons été plus que correctes sur l'affaire de l'UNESCO alors que nous aurions pu faire un scandale terrible, en disant « Comment est-ce que le Quai d'Orsay ne s'en explique pas ? », et l'on voudrait nous imposer ici un débat qui ne porte en réalité pas sur des considérations techniques, ne vous faites pas d'illusions. Ça portera sur le fait de la relation entre Israël et les pays voisins, ce qui n'est pas le sujet. Je voudrais terminer par plaider que, dans ces situations, il ne faut pas s'amuser avec ce genre de choses. Je suis intimement convaincu qu'en partie, les incidents tragiques que nous connaissons en France, ne sont pas complètement liés à l'existence d'Israël, mais qu'il est de plus en plus difficile de faire la différence entre l'antisémitisme et l'antisionisme. L'on marche là-dessus sur des œufs, il ne faut pas en remettre, et un débat public va inévitablement grimper et dérapier, dont la presse va goulument faire le procès. Par conséquent, Madame la Présidente, je vous demande de bien vouloir ajourner la demande de débat public, vous en avez le pouvoir et je vous demande de l'exercer.

Mme la Présidente Marielle de Sarnez. Premièrement, le rapport avait été envoyé la semaine dernière, puisqu'il était à notre ordre du jour de mercredi dernier. Il faudra regarder pourquoi un certain nombre de parlementaires ne l'ont pas eu. Deuxièmement, je regrette que le groupe ayant demandé le débat ne soit pas là. Le règlement dit que tout président de groupe peut demander à ce qu'il y ait un débat, et c'est un droit qui n'a pas à être motivé. C'est une demande qui a été faite directement auprès du Président de l'Assemblée nationale, et dont la conférence des Présidents donne acte. Nous n'avons pas de pouvoir par rapport à cette demande de droit. Je regrette que les collègues ne soient pas là, peut-être pour motiver leur demande, donc il faudra voir dans d'autres enceintes si vous pouvez leur demander.

M. Meyer Habib. Madame la présidente vous avez raison. Il est invraisemblable que le groupe GDR ne soit pas là. Normalement on aurait dû ratifier la convention. On aura toutes les occasions du monde de débattre du conflit israélo-palestinien. On vit dans un pays animé par un débat passionné que nous avons le devoir de calmer. Toutefois, au vue des récentes agressions antisémites, on peut reconnaître qu'il existe un certain rapport avec le conflit Israélo-palestinien.

Tout récemment le Président de la République a rencontré à quatre reprises en l'espace de huit mois M. Netanyahu et une cinquième rencontre est en gestation.

Baisser les prix des billets pour les voyages entre la France et Israël est important. Ce sont des questions consensuelles, de paix. Pourquoi les représentants du groupe GDR ne sont pas là ?

Mme la présidente Marielle de Sarnez. Merci monsieur le député. Pour information nous allons procéder dans quelques minutes au vote pendant lequel chacun s'exprimera et je peux présumer que cette convention sera adoptée.

M. Claude Goasguen. Madame la Présidente, vous avez le même pouvoir que celui des présidents de groupe. Néanmoins je signale que si cette affaire part en public j'interpellerai le gouvernement, ce qui est mon droit le plus absolu. Car cela signifie en réalité que le gouvernement est complice dans cette affaire.

Je connais nos amis, je suis très lié à eux. Je sais très bien que le jeu politique va nous imposer quelque chose. C'est donc le gouvernement qui prendra la responsabilité du débat public. C'est pour cela que j'appelle les députés, notamment les députés qui soutiennent le gouvernement, à bien vouloir prendre leurs responsabilités. C'est-à-dire que dans cette affaire ce n'est pas seulement le problème des insoumis et des communistes, c'est le problème des parlementaires. On ne parle pas de l'UNESCO mais vous nous laissez parler des écrous qui sont dans les avions pour la sécurité entre Israël et l'Europe. Vous prenez donc la responsabilité sur un sujet technique d'aborder une question polémique politique. Chacun prendra sa responsabilité, mais chacun devra s'expliquer.

Mme la présidente Marielle de Sarnez. Merci monsieur le député. Deux points d'informations. D'abord je veux dire que nous sommes en réunion publique : nos propos sont filmés et nos propos ne sont pas à huis clos. C'est toujours une bonne chose que les débats soient publics et transparents.

Deuxièmement, le débat public est vraiment de la responsabilité du Parlement. C'est un droit qui est donné aux présidents de groupes parlementaires. Le gouvernement ne peut que le constater.

M. Goasguen, le projet peut être retiré de l'ordre du jour quand il y a demande de débat pour des questions de temps. En l'occurrence, le gouvernement a retiré de l'ordre du jour du 15 février l'ensemble des conventions pour lesquelles le débat a été demandé sauf une. Ces conventions devaient initialement passer en procédure simplifiée mais seront inscrites dans un débat qui aura lieu dans l'hémicycle dans quelques jours.

Le droit des présidents de groupe est de demander des débats. Il faudrait une modification du règlement si nous souhaitons revenir sur ce droit. Au fond c'est un droit de notre parlement et des groupes parlementaires qui s'expriment. Je souhaite, et nous souhaitons tous, que ces débats qui se déroulent dans l'hémicycle à propos de chacun de ces conventions, car ce n'est pas la seule, soient des débats qui se déroulent dans le respect des uns et des autres et dans le respect du principe de responsabilité partagée.

Mme Liliana Tanguy. Je voulais juste revenir sur les règles qui sont actuellement en vigueur relatives au service aérien entre les pays de l'Union européenne et en particulier entre la France et l'État d'Israël. Pouvez-vous nous dire ce que représente le marché français dans ce domaine ?

Mme Monica Michel, rapporteure. Alors je vais essayer de répondre dans l'ordre.

Pour répondre à Mme Saint-Paul, dans le domaine de l'environnement, les règles applicables sont énumérées à la partie C de l'annexe 4 qui concerne d'une part l'introduction des restrictions d'exploitation liées au bruit sur les aéroports et les règles d'exploitation des aéronefs les plus bruyants. Par ailleurs l'article 16 relatif à l'environnement comporte des déclarations de principe comme la reconnaissance ou la nécessité de prendre des mesures au niveau mondial pour réduire les incidences de l'aviation sur l'environnement. Ce principe s'est traduit dans les faits puisque les États membres de l'Union européenne et l'État d'Israël se sont engagés à mettre en œuvre le mécanisme de marché élaboré par l'OACI lors de sa trente-neuvième assemblée en 2016. Le programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale connue sous le nom de CORSIA. Les questions environnementales n'ont donc pas été oubliées dans l'accord.

Pour répondre à M. Masségli sur la baisse tarifaire, les effets constatés des précédents accords dans ce domaine montrent que lorsqu'il y a ouverture à la concurrence et qu'on augmente le trafic, les prix baissent d'environ 10%. Ce ne sont que des projections, il faudra attendre la fin 2018 pour avoir une idée plus précise de cette baisse.

M. M'Baye me posait la question de l'indemnisation en cas de retard. Comme vous le savez, il existe des règles au sein de l'Union qui permettent en cas de retard des remboursements pris en charge par les compagnies impliquées.

En l'absence d'accord avec les pays tiers de destination, les passagers qui achètent des billets auprès des transporteurs aériens européens peuvent se prévaloir de la protection offerte par le règlement 261/2004, quel que soit le service c'est-à-dire vol au départ ou à destination de l'Union européenne.

En revanche, les passagers qui achètent leurs billets auprès de transporteurs non-européens ne peuvent se prévaloir des dispositions de ce règlement que pour les seuls vols au départ d'aéroports sur le territoire de l'Union européenne pour une question de territorialité.

L'accord permet donc d'harmoniser les conditions d'indemnisation des passagers puisqu'Israël doit, selon la formulation de l'accord, « veiller à ce que sa réglementation, sa législation ou les procédures applicables assurent au minimum la mise en œuvre des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe 4 ».

Le règlement 261/2004 faisant partie de ce qu'Israël s'est engagé à mettre en œuvre, les passagers vont donc bénéficier des indemnisations de la part des transporteurs israéliens au moins équivalente à celles prévues par le règlement européen.

Concernant la sécurité et l'impact sur les aéroports, les règles qu'Israël applique en matière de sûreté sont plus strictes que les normes européennes. L'idée était justement de ne pas obliger les aéroports français à appliquer les mêmes règles mais ce sont les règles agréées par l'Union européenne, proche des règles américaines dont j'ai parlé tout à l'heure.

En ce qui concerne le marché français et l'impact que la mise en œuvre de cet accord pourrait avoir. Le marché européen représente environ 10,2 millions de passagers selon les statistiques d'Eurostat de 2016.

La France représente un peu plus d'un million de passagers et si au niveau européen il y a eu une croissance de l'ordre de 30% entre 2013 et 2016, la France a enregistré une croissance sur cette même période de l'ordre d'environ 10%.

Ce marché se concentre principalement sur la ligne Paris Tel Aviv avec 86% du trafic. D'autres lignes d'importance entre Marseille et Tel Aviv (65 000 passagers), Nice Tel Aviv, Lyon Tel Aviv pour le reste.

L'ouverture de nouvelles lignes et l'arrivée de nouvelles compagnies pour desservir les lignes entre la France et Israël devraient permettre de dynamiser cette croissance.

Mme la présidente Marielle de Sarnez. Merci à vous madame la rapporteure, merci à tous pour ce débat. Je propose maintenant que nous procédions au vote. Qui est d'avis d'adopter le projet de loi ? Qui est d'un avis contraire ? Qui s'abstient ? Le projet de loi est adopté à l'unanimité. Merci à chacune et chacun d'entre vous.

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

ANNEXE :

TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Article unique

Est autorisée la ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part (ensemble six annexes), signé à Luxembourg le 10 juin 2013, et dont le texte est annexé à la présente loi.