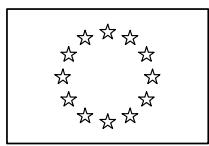


005100/EU XXIII.GP  
Eingelangt am 09/01/07

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 9.1.2007  
COM(2006) 871 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION**

**Définir une politique communautaire en matière d'aviation civile vis-à-vis du Canada**

## **1. INTRODUCTION**

1.1 De tout temps, l'activité de transport aérien international a été régie par des accords bilatéraux entre différents États. Cependant, les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes du 5 novembre 2002, dits arrêts «Ciel ouvert», ont marqué le début d'une politique extérieure de l'UE dans le domaine de l'aviation.

Comme cela est indiqué dans la communication de la Commission européenne «Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté<sup>1</sup>», des accords ciblés entre l'Union européenne et certains pays tiers auront comme effet notable de créer de nouveaux débouchés économiques, en ouvrant les marchés et en encourageant les investissements. De tels accords constitueront en outre le meilleur moyen de garantir des conditions de concurrence loyale et des normes élevées de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement en favorisant la coopération et la convergence en matière de réglementation.

C'est pourquoi la Commission européenne a proposé d'entamer des négociations ciblées en vue de conclure des accords globaux en matière de transports aériens dans les grandes régions du monde, pour renforcer les perspectives de promotion de l'industrie européenne dans des conditions de concurrence équitables, tout en cherchant à réformer l'aviation civile internationale.

1.2 Du fait que sa politique économique et sa politique des transports reposent sur les lois du marché et qu'il applique des normes réglementaires élevées, le Canada est un candidat solide pour la signature avec la Communauté européenne d'un accord marquant le début d'une nouvelle ère dans le domaine du transport aérien. Le trafic aérien entre l'UE et le Canada a doublé entre 2000 et 2005, et le Canada est un partenaire des plus importants de l'UE en matière d'aviation. En 2005, quelque 8,5 millions de passagers ont fait le voyage entre l'UE et la Canada<sup>2</sup>.

1.3 Le nouveau gouvernement canadien s'est déclaré prêt à entrer en négociation avec l'Union européenne en vue de libéraliser les relations dans le domaine des transports aériens, qui actuellement sont basées sur des accords bilatéraux entre des États membres et le Canada.

Un accord relatif à la libéralisation des transports aériens avec le Canada serait bénéfique, sur le plan économique, pour les transporteurs aériens, les aéroports, les passagers, les chargeurs, le secteur du tourisme et l'économie au sens large, aussi bien dans l'Union européenne qu'au Canada. Selon une étude économique réalisée à l'initiative de la Commission, une ouverture des marchés pourrait augmenter le nombre de passagers de plus de 9 millions par rapport à la situation actuelle. En outre, un espace aérien sans frontières devrait probablement engendrer un bénéfice d'au moins 72 millions d'euros pour les consommateurs. L'accord devrait renforcer les liens économiques transatlantiques et compléter l'accord sur les transports aériens entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne. Il constituera de plus une

---

<sup>1</sup> COM (2005) 79 final, du 11.3.2005.

<sup>2</sup> Données Eurostat.

étape essentielle vers une réforme internationale du cadre réglementaire régissant le secteur du transport aérien.

- 1.4 Par la présente communication, la Commission recommande donc au Conseil de l'autoriser à négocier, au nom de la Communauté européenne, un accord global avec le Canada établissant un espace aérien sans frontières. Cet accord aurait pour effet de combiner une ouverture du marché et l'instauration d'une coopération et d'une convergence en matière de réglementation, notamment dans des domaines prioritaires tels que la sécurité, la sûreté, la protection de l'environnement et l'application de règles de concurrence permettant de mettre en place des conditions de concurrence loyale.

**2. CADRE REGLEMENTAIRE ACTUEL APPLICABLE A L'EXPLOITATION DE LIAISONS AERIENNES ENTRE LA COMMUNAUTE EUROPEENNE ET LE CANADA**

**Accords bilatéraux relatifs aux services aériens entre des États membres de l'UE et le Canada**

- 2.1 Les transports aériens entre le Canada et l'UE sont actuellement régis par 17 accords bilatéraux en la matière. Il n'existe actuellement aucun accord relatif aux services aériens entre le Canada et les 8 autres États membres de l'UE<sup>3</sup>.

Les accords en matière de services aériens qui existent actuellement entre les États membres de l'Union européenne et le Canada ne permettent pas aux compagnies aériennes, aux passagers et aux chargeurs de profiter pleinement des avantages offerts par des marchés ouverts. De plus, ces accords présentent de grandes différences entre eux et entraînent de ce fait des déséquilibres dans la prestation des services aériens entre l'UE et le Canada : tous ces accords ne sont en effet pas aussi libéral les uns que les autres en ce qui concerne les libertés accordées et les capacités offertes. Certains accords déterminent encore les capacités offertes pour les liaisons directes entre le Canada et l'UE. Plusieurs accords bilatéraux limitent le nombre de compagnies aériennes qui peuvent être désignées et comportent des dispositions restrictives en matière de tarifs. Ces différences entre les accords bilatéraux en matière de services aériens conclus par certains États membres avec le Canada conduisent à des inégalités dans les perspectives offertes aux transporteurs communautaires. Les articles relatifs aux tarifs dans les accords avec le Canada sont parmi les plus détaillés et les plus complexes qui existent. Le Canada est un des relativement rares pays qui maintiennent un contrôle étroit sur les tarifs aériens, ce qui entraîne une augmentation des coûts pour les compagnies aériennes et les consommateurs.

- 2.2 À l'instar de la plupart des accords bilatéraux en matière de services aériens, ceux conclus entre des États membres de l'UE et le Canada prévoient des restrictions en fonction de la nationalité, que la Cour de justice des Communautés européennes a jugées illégales. Tout accord entre l'UE et le Canada doit permettre à toute compagnie aérienne de l'UE d'effectuer des vols à destination du Canada à partir de l'État membre de l'UE où elle est établie. La première étape des négociations devrait

---

<sup>3</sup> La République de Chypre, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, la République slovaque et la Slovénie n'ont pas conclu d'accords bilatéraux en matière de services aériens avec le Canada.

viser à rétablir la sécurité juridique pour la prestation des services de transport aérien entre le Canada et l'UE.

### Cadre des transports aériens au Canada

- 2.3 Le Canada envisage depuis un certain temps de libéraliser sa politique des transports aériens. Ces dernières mois, le Canada s'est engagé dans la voie d'une plus grande ouverture dans sa politique en matière d'aviation afin de promouvoir les voyages, le commerce et le tourisme. Des accords libéraux en matière de services aériens ont été conclus avec les deux marchés les plus importants sur le plan international, à savoir les États-Unis d'Amérique et le Royaume-Uni. Le nouvel accord négocié avec le Royaume-Uni en avril 2006 a éliminé les restrictions tarifaires pour mieux répondre à la demande du marché, et a offert des droits de trafic de cinquième liberté aux pays tiers. À en juger par de récentes déclarations émanant du secteur des transports aériens, ce secteur serait beaucoup plus favorable à la libéralisation qu'il y quelques années. Le sentiment est largement répandu qu'un espace aérien transatlantique sans frontières dont le Canada serait absent ne servirait pas les intérêt des transporteurs Canadiens<sup>4</sup>.
- 2.4 On ne sera pas surpris du fait que le partenaire le plus important du Canada en matière de transports aériens sont les États-Unis d'Amérique. D'après les chiffres canadiens, le nombre de voyageurs entre les deux pays s'est élevé à 18,6 millions l'année dernière. En 2005, le Canada et les États-Unis ont étendu leur accord en matière de services aériens et ont ouvert davantage les marchés. L'accord n'octroie cependant pas de droits de cabotage (droit de transporter du trafic entre deux points situés à l'intérieur de l'autre pays), ni de droits relevant de la septième liberté (services autonomes entre deux pays autres que le pays d'origine du transporteur).
- 2.5 Le marché des transports aérien au Canada est dominé par Air Canada, l'ancienne compagnie aérienne nationale. Après la fusion avec Canadian Airlines en 1999, Air Canada est devenue en 2004 la 17<sup>e</sup> compagnie aérienne au monde en nombre de passagers transportés. Air Canada est membre de l'alliance Star, et est la propriété du groupe Air Canada, société holding qui possède également d'autres filiales d'Air Canada, telles que Air Canada Jazz et Air Canada Ground Handling. Air Canada envisage une modernisation importante de sa flotte. Le deuxième plus grand transporteur au Canada est la compagnie à bas prix Westjet, qui détient 33% du marché intérieur canadien et qui exerce aussi des activités sur le marché transfrontalier. Sur le marché international, la compagnie charter Air Transat a commencé à exploiter des vols réguliers vers l'UE et offre 48 vols hebdomadaires vers l'Europe au départ de différents aéroports canadiens.
- 2.6 Conformément à la loi sur les transports au Canada, au moins 75% des droits de vote dans une compagnie aérienne doivent être détenus ou contrôlés par des ressortissants canadiens. Un pourcentage plus faible peut être fixé par voie de réglementation gouvernementale. En outre, une compagnie doit être contrôlée de facto par des Canadiens. Des discussions sont cependant engagées avec le Canada sur la réduction des restrictions limitant la propriété et le contrôle par des non-nationaux.

---

<sup>4</sup>

*McGill/Concordia Report on International Aviation Policy for Canada.* Montréal 2005, p.298

- 2.7. L'aéroport de Toronto, qui est l'aéroport pivot d'Air Canada, reçoit plus de 28,6 millions de passagers par an. Les taxes d'aéroport à Toronto sont très élevées et font de cet aéroport l'un des plus chers au monde. Les autres aéroports importants sont Ottawa, Montréal, Calgary et Vancouver. Les aéroports canadiens sont gérés par les autorités aéroportuaires en application de contrats de location à long terme et paient un loyer au gouvernement fédéral en échange du droit de percevoir des recettes.
- 2.8 Le secteur aérospatial du Canada a une longue tradition. En 2002, il employait 79 000 personnes. Le constructeur aéronautique canadien le plus connu est Bombardier qui, après avoir acquis la société Learjet Corporation, est devenu un des deux principaux constructeurs mondiaux d'avions à réaction régionaux.
- 2.9 Les autorités canadiennes de régulation dans le transport aérien sont le Ministère des transports (Transports Canada), assisté par l'Office des transports du Canada, qui est responsable de la délivrance des licences. Le ministère des transports est chargé des relations internationales, de la sécurité, de la sûreté et des réglementations environnementales liées aux transports. Les services de navigation aérienne sont fournis par Nav Canada, prestataire de services privé. En matière de concurrence, c'est le Bureau de la concurrence canadien qui exerce les compétences sous le contrôle du Ministère de l'industrie.

### **3. DEVELOPPER DAVANTAGE LES RELATIONS ENTRE L'UNION EUROPEENNE ET LE CANADA**

- 3.1 Le Canada est depuis longtemps un proche partenaire politique de l'Union européenne. Les relations entre l'Union européenne et le Canada reposent sur des valeurs communes et des objectifs généraux convergents.
- 3.2 En 1976, la CEE et le Canada ont signé un accord de coopération économique, premier accord officiel de ce type conclu entre la CE et un pays partenaire industrialisé. L'UE et le Canada sont tous deux soucieux de revigorer la croissance économique mondiale et se sont engagés dans un nouveau type d'accord commercial, à savoir un accord de renforcement du commerce et de l'investissement, pour éliminer les obstacles réglementaires et pour améliorer les investissements réciproques sur leurs marchés respectifs. Dans une déclaration politique commune et un plan d'action adopté en 1996, les deux parties sont convenues d'intensifier la coopération dans les domaines de la sécurité aérienne et de la gestion du trafic aérien.
- 3.3 En 2005, la Communauté européenne et le Canada ont paraphé un accord dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile prévoyant l'acceptation réciproque des agréments et des essais concernant la navigabilité, la protection de l'environnement, les installations d'entretien des aéronefs, et le maintien de la navigabilité.

### **4. AVANTAGES ECONOMIQUES D'UN ACCORD GLOBAL DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS AERIENS ENTRE LA COMMUNAUTE EUROPEENNE ET LE CANADA**

- 4.1 Environ 8,5 millions de passagers ont été transportés en 2005 entre l'Union européenne et le Canada, soit 9% de plus qu'en 2004. Le Canada est de ce fait un des marchés des transports aériens longue distance les plus importants pour l'UE. En termes de capacité en sièges offerte, le Canada est le cinquième plus grand marché des transports aériens pour les transporteurs de la CE, après les Etats-Unis, la Suisse, la Turquie et la Norvège. Pour le Canada, l'UE est le deuxième plus grand marché

des transports aériens internationaux après les Etats-Unis. Si le trafic transfrontalier avec les Etats-Unis compte pour près de la moitié de tous les voyages aériens à destination et au départ du Canada, les pays européens comptent, quant à eux, pour quelque 27% de l'ensemble du trafic international canadien. Ce chiffre inclut le trafic européen transitant par les Etats-Unis. Les autres partenaires importants sont l'Australie, le Japon, la Corée du Sud et la Chine. Le trafic international (hors Etats-Unis) augmente depuis 1991 à raison de 5% par an, et connaît des taux de croissance supérieurs à ceux du trafic transfrontalier (vers les Etats-Unis) et du trafic intérieur. Les principaux moteurs de la croissance du marché sont le tourisme (entrant et sortant) et l'importance des liens d'affaires et de commerce entre les deux parties. Environ 47% des voyageurs internationaux à destination et au départ du Canada sont des touristes. Le trafic aérien entre l'UE et le Canada comprend un volume important de voyageurs utilisant des vols charter pendant l'été.

- 4.2 Le Royaume-Uni (3,6 millions de passagers en 2005), l'Allemagne et la France (1,5 million de passagers pour chaque pays) et les Pays-Bas (750 000 passagers) sont les marchés nationaux de l'UE les plus importants pour le Canada. Ces quatre marchés comptent pour environ 74% de l'ensemble du trafic entre l'Union européenne et le Canada. De 2000 à 2005, les fréquences entre le Canada et l'Union européenne ont pratiquement doublé. Les nouveaux services plus spécialement centrés sur les nouveaux États membres et l'Europe centrale, et les services à destination des marchés traditionnels importants du Royaume-Uni, de l'Allemagne et de la France ont pratiquement doublé. La route Heathrow-Toronto figure en neuvième place parmi les routes les plus fréquentées du monde. Des liaisons supplémentaires ont été ajoutées entre des aéroports secondaires au Canada et dans l'Union européenne au profit de ces aéroports et des consommateurs.

#### **Avantages et valeur ajoutée d'une approche communautaire**

- 4.3 Du fait de son cadre réglementaire moderne et de ses politiques libérales en matière économique et en matière de transports, le Canada est un candidat tout indiqué pour l'intensification des relations avec la Communauté européenne au sein d'un espace aérien sans frontières, sur le plan de l'accès au marché, d'une part, et de la coopération et de la convergence en matière de réglementation, d'autre part. Une coopération plus poussée dans le domaine réglementaire favoriserait le développement des services de transport aérien entre l'UE et le Canada. Le Canada, tout comme l'Union européenne, applique des normes de sécurité et de sûreté très élevées. Il y a de nombreuses ressemblances dans l'approche réglementaire qui – mises ensemble dans un accord global – devraient apporter des gains d'efficacité dans le secteur. Dans le domaine de l'organisation et du règlement de la gestion du trafic aérien, le système canadien est proche du système européen. En matière de sécurité et de sûreté aériennes, les normes élevées des deux parties devraient permettre une coopération efficace. L'accord bilatéral envisagé en matière de sécurité entre la Communauté et le Canada souligne que les deux parties sont prêtes à reconnaître mutuellement les procédures et normes qu'elles appliquent. Dans le domaine de la sûreté aérienne, l'accord devrait stimuler la coopération avec l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien.
- 4.4 La libéralisation des transports aériens entre le Canada et l'Union européenne devrait profiter en particulier aux marchés qui sont encore régis par des accords de services aériens restrictifs entre les États membres et le Canada. Elle pourrait avoir pour effet d'éliminer les restrictions existantes en matière de capacité et de tarifs et offrir ainsi des possibilités au secteur et aux consommateurs. L'élimination des restrictions

géographiques existantes (nombre limité de points) pourrait accroître encore le nombre de services entre l'UE et le Canada. En particulier, les limitations concernant les vols vers la côte Ouest (Vancouver) et vers plusieurs États membres de l'Union européenne devraient être supprimées. Enfin, on devrait voir apparaître de nouveaux marchés, notamment en Europe centrale et orientale, entre le Canada et les États membres qui n'ont pas encore conclu un accord en matière de services aériens.

- 4.5 Une étude économique récente effectuée par des consultants indépendants a confirmé les avantages potentiels évidents d'un accord créant un espace aérien sans frontières avec le Canada. Il résulte de ces études que dans les cinq ans qui suivront l'ouverture du marché, on peut s'attendre à voir augmenter le nombre de passagers de 9 millions. Au cours de la première année, le nombre de passagers devrait augmenter de 500 000 unités. En outre, un espace aérien sans frontières pourrait engendrer un bénéfice d'au moins 72 millions d'euros pour les consommateurs comme conséquence d'une diminution des tarifs, et entraîner la création de 3 700 emplois dès la première année. Cette étude confirme également que, grâce au cadre réglementaire et politique applicable à l'activité de transport aérien au Canada, la Communauté devrait convenir assez aisément avec ce pays d'un modèle d'accord qui permettrait de rapprocher davantage les réglementations et d'offrir de nouveaux débouchés aux entreprises et aux usagers des pays de l'UE. Un espace aérien sans frontières avec le Canada devrait accroître la compétitivité des compagnies aériennes de l'UE sur le marché de l'Atlantique Nord. Il conduirait à une augmentation des vols directs entre l'Union européenne et le Canada et à une meilleure distribution du trafic aérien. L'étude souligne en outre qu'un espace aérien sans frontières permettrait aux compagnies aériennes d'établir des relations plus étroites avec les transporteurs de l'autre partie, et à réaliser des investissements stratégiques grâce à l'élimination des contraintes aux investissements. Ces investissements offriraient l'occasion de réaliser de nouvelles économies d'échelle et de gamme, qui permettraient aux transporteurs communautaires d'aborder des marchés qui, sans cela, ne seraient pas commercialement viables.
- 4.6 Différentes parties intéressées, notamment l'IATA<sup>5</sup> (International Air Transport Association ou Association du transport aérien international), qui représente les intérêts des compagnies aériennes internationales, et la CCI<sup>6</sup> (Chambre de commerce internationale), qui représente les intérêts du monde des affaires, ont à plusieurs reprises souligné l'importance d'une réforme du cadre réglementaire de l'activité de transport aérien international, compte tenu des répercussions économiques d'une libéralisation de cette activité en général.
- 4.7 Indépendamment des problèmes juridiques qui resteraient sans solution, le maintien du statu quo priverait le marché euro-canadien des possibilités de croissance constatées dans d'autres exemples d'ouverture des marchés du transport aérien. Le maintien des effets négatifs des accords bilatéraux plus restrictifs, y compris sur les tarifs, ferait obstacle à l'expansion d'un certain nombre de transporteurs et créerait ainsi des distorsions de concurrence sur le marché intérieur de l'Union européenne. Le marché euro-canadien pourrait même enregistrer des pertes réelles sous la

<sup>5</sup> Conférence de presse mondiale de l'IATA, 14 décembre 2004: «Les transporteurs doivent être libres de faire des affaires là où des marchés existent»

<sup>6</sup> Cf. les recommandations de la CCI relatives à des négociations entre les États-Unis et l'Union européenne en vue d'une ouverture des marchés de l'aviation.

pression des autres marchés qui poursuivent activement le processus de libéralisation pour exploiter la structure de réseau de l'aviation internationale.

- 4.8 En particulier, les compagnies aériennes de l'UE pourraient être désavantagées par rapport aux transporteurs américains et canadiens si le marché euro-canadien n'était pas aussi ouvert que le marché entre les États-Unis et Canada et le marché entre les Etats-Unis et l'Union européenne. Suivant les récents accords dits «de ciel ouvert» entre le Canada et les États-Unis, les transporteurs américains bénéficieront d'un accès importants au marché entre les États-Unis et le Canada par l'exercice des droits de cinquième et sixième liberté. La position concurrentielle des transporteurs de l'Union européenne pourrait être considérablement renforcée s'ils pouvaient bénéficier non seulement d'un accès illimité au marché entre l'Union européenne et le Canada, mais également d'un accès au marché entre les États-Unis et le Canada. L'accord envisagé entre l'Union européenne et les États-Unis en matière de transports aériens garantirait aux compagnies de l'Union Européenne des droits de cinquième liberté entre les États-Unis et le Canada, mais ces droits devraient également être obtenus du Canada pour que les compagnies puissent profiter de ces possibilités. Compte tenu de l'intégration qui se poursuit entre les marchés de l'aviation de l'Union européenne et des Etats-Unis, d'une part, et des marchés canadiens et américains, d'autre part, il conviendrait d'étendre cette intégration également au marché euro-canadien.

## **5. CONCLUSIONS : FORTE VALEUR AJOUTEE D'UN FUTUR ACCORD ENTRE L'UE ET LE CANADA DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS AERIENS**

- 5.1 Le Canada s'est récemment montré intéressé à entamer des négociations sur un accord global en matière de transports aériens avec la Communauté européenne. L'Union européenne devrait répondre favorablement et chercher à tirer profit de l'intérêt manifesté par le Canada. Pour éliminer les problèmes juridiques que posent les accords bilatéraux en matière de services aériens, un accord horizontal doit être négocié en priorité.

La modernisation du cadre de l'activité de transport aérien entre l'UE et le Canada offre de nouvelles possibilités importantes de développer l'activité de transport aérien sur la base de conditions de concurrence homogènes. Qui plus est, les relations commerciales et politiques entre l'UE et le Canada, déjà excellentes, s'en trouveraient renforcées.

Le modèle de partenariat en matière de transport aérien entre l'Union européenne et le Canada est le fruit de la volonté de faire progresser un programme de réformes au niveau international. L'accord de libéralisation des transports aériens entre l'UE et le Canada qui en résultera remplacera les accords bilatéraux existants en matière de services aériens et établira un cadre moderne pour l'exploitation de tels services entre les deux parties prévoyant une ouverture du marché et des normes réglementaires les plus poussées possibles. S'il donne de bons résultats, cet accord pourrait servir de modèle pour un partenariat en matière d'aviation étendu à d'autres pays tiers. Dans la perspective de la création d'un espace aérien sans frontières entre les Etats-Unis d'Amérique et l'Union européenne, les relations dans le domaine de l'aviation entre le Canada et l'Union européenne devraient également être mises à jour pour

remplacer par une approche totalement intégrée l'actuelle mosaïque d'accords bilatéraux partiellement restrictifs.

- 5.2 La négociation d'un accord établissant un espace aérien sans frontières avec le Canada aurait pour objet d'ouvrir l'accès au marché et de créer de nouvelles perspectives d'investissement. Certains États membres ont déjà mis en place une ouverture réciproque de leur marché avec le marché canadien. Il subsiste cependant des accords qui sont restrictifs. Ce cadre incohérent a conduit à des inégalités dans les perspectives offertes aux transporteurs communautaires, qui sont contraires au principe d'égalité des chances qui s'applique au sein du marché unique. Une étude récente a démontré les avantages économiques qu'on peut attendre d'un tel accord. Un accord communautaire global dans le domaine de l'aviation harmonisera les relations de l'UE avec le Canada et offrirait à tous les transporteurs aériens communautaires des droits équivalents et des conditions homogènes d'exploitation de services aériens vers ce pays.

Une telle ouverture créerait en outre de nouveaux débouchés commerciaux pour les transporteurs aériens des États membres qui n'ont actuellement aucun droit d'exploiter des services aériens au départ ou à destination du Canada.

- 5.3 Un accord entre l'Union européenne et le Canada devrait avoir pour objet le maintien et le renforcement de normes élevées de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement pour les services aériens. Un accord spécifique a déjà été négocié dans le domaine de la sécurité aérienne.

En ce qui concerne les questions relatives à l'environnement, l'accord doit être conforme à l'engagement pris par la Communauté de poursuivre un développement durable. La croissance attendue du trafic aérien n'aura pas que des retombées économiques, comme indiqué plus haut; elle produira également des effets secondaires indésirables, notamment du point de vue de la qualité de l'air, des nuisances sonores aux abords des aéroports et de sa contribution au changement climatique planétaire. Il importe donc que l'accord ne limite pas la capacité de l'UE à utiliser des instruments réglementaires ou économiques visant à atténuer ces effets néfastes.

Sur des marchés de l'aviation sans frontières, il est essentiel de préserver des conditions de concurrence loyale. Un accord global entre l'UE et le Canada dans le domaine de l'aviation permettrait, grâce au rapprochement des réglementations, de garantir des conditions homogènes d'exercice de l'activité et donc d'éviter les distorsions de concurrence.

Seule une action communautaire peut permettre d'atteindre ce résultat. Le Canada et la Communauté ont déjà pris les premières mesures pour assurer un niveau élevé de convergence en matière de réglementation, et ce partenariat peut progressivement évoluer vers la réalisation d'un espace aérien sans frontières entre la Communauté européenne et le Canada. La réussite du nouveau partenariat proposé pourrait inciter d'autres pays tiers à également entamer des négociations en vue d'un cadre international plus souple en matière de transport aérien.

- 5.4 Au vu de ce qui précède, la Commission européenne recommande que le Conseil l'autorise à entamer des négociations avec le Canada en vue de la conclusion d'un accord global dans le domaine des transports aériens.
- 5.5 La Commission travaillera en étroite collaboration avec les États membres et toutes les parties intéressées en vue de préciser et d'atteindre les objectifs énoncés dans les directives de négociation.