



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 5.9.2005
COM(2005) 409 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

**Développer une politique communautaire de l'aviation civile à l'égard de la République
de l'Inde**

1. INTRODUCTION ET RESUME

- 1.1 La République de l'Inde, qui est à la fois la plus grande démocratie du monde et le deuxième pays le plus peuplé, connaît une évolution rapide et apparaît aujourd'hui comme un géant économique de l'Asie. Après avoir suivi pendant des décennies son propre chemin économique et politique, l'Inde s'ouvre de plus en plus pour jouer un rôle actif sur la scène mondiale.

Aujourd'hui, l'Inde possède l'une des six économies qui connaissent le plus fort taux de croissance au monde. Elle représente un marché de consommation dynamique et en forte croissance porté par une classe moyenne dont les rangs ne cessent de grossir et comptent déjà plus de 250 millions de personnes. Toutes les prévisions économiques indiquent que le PIB indien devrait continuer d'augmenter fortement. Si l'économie indienne a enregistré un taux de croissance annuel de 6 % en moyenne au cours des années 1990, elle devrait croître encore plus vite ces prochaines années, au rythme spectaculaire de 8 % ou plus.

- 1.2 Les politiques axées sur le marché, mises en place dans les années 1990 et renforcées par le gouvernement actuel, ont clairement profité à l'économie indienne. L'Inde est aujourd'hui un centre mondial majeur d'externalisation pour de nombreuses entreprises du secteur manufacturier et des services, et ses entreprises deviennent compétitives sur le plan international.

L'Union européenne et l'Inde entretiennent déjà une relation étroite fondée sur des valeurs et des objectifs communs. L'UE absorbe près d'un quart du total des échanges commerciaux de l'Inde, ce qui fait d'elle son premier partenaire commercial et son principal investisseur direct étranger.

- 1.3 La demande de services de transport aérien en Inde progresse rapidement pour les voyages d'affaires, le tourisme international (touristes étrangers mais aussi diverses communautés ethniques indiennes installées à l'étranger) et les voyages intérieurs.

Le marché indien du trafic aérien affiche l'une des croissances les plus fortes du monde. En 2004, le trafic aérien de l'Inde a augmenté de quelque 25 %. Une évolution aussi rapide du trafic n'est pas sans provoquer de graves goulots d'étranglement dans les infrastructures de transport aérien, tant en termes de capacités aéroportuaires que de disponibilité d'aéronefs.

- 1.4 En Inde, l'ouverture du marché et les efforts déployés pour attirer les capitaux privés et étrangers vers le marché de l'aviation font partie des mesures nécessaires pour développer et moderniser le secteur aéronautique du pays, et répondre ainsi à la demande croissante et aux attentes des consommateurs. Le secteur aérien de l'Inde se caractérise de longue date par une approche restrictive (accès limité et contrôle étatique fort). Toutefois, l'Inde a adopté, ces dernières années, des mesures déterminantes en vue de favoriser l'ouverture et la compétitivité du marché de l'aviation.

En raison de ses taux de croissance spectaculaires et de l'ouverture progressive de son marché, l'Inde offre non seulement de nouveaux débouchés commerciaux mais

également un potentiel de croissance élevé pour les compagnies aériennes, les avionneurs et les prestataires de services de l'UE.

- 1.5 Par suite des arrêts «Ciel ouvert» prononcés par la Cour de justice des Communautés européennes le 5 novembre 2002, les 22 accords bilatéraux conclus entre les États membres et l'Inde ne sont plus viables et doivent être modifiés. La Commission a reçu un mandat «horizontal» pour négocier avec les pays tiers les modifications nécessaires de ces accords bilatéraux.

Cependant, eu égard (i) à l'importance croissante du marché aéronautique indien, (ii) aux difficultés rencontrées par les États membres désireux de mettre leurs accords bilatéraux en conformité avec le droit communautaire, y compris dans les négociations où les autorités indiennes ont demandé et obtenu de nouveaux droits de trafic substantiels et (iii) aux avantages juridiques et économiques qui découlent du passage, pour l'UE, d'une approche fragmentée à une approche globale, coordonnée et libérale dans ses relations avec l'Inde, la Commission estime qu'il est temps d'élargir l'éventail des possibilités d'actions entre l'Inde et la Communauté dans le domaine des transports aériens.

C'est la raison pour laquelle la communication de la Commission intitulée «Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté»¹ fait de l'Inde un pays cible pour un accord applicable à l'échelle de la Communauté. En outre, l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA) a placé l'Inde parmi les pays dont le marché justifie particulièrement la conclusion d'un accord global avec la Communauté².

Dans ses conclusions relatives aux relations extérieures dans le domaine de l'aviation, le Conseil mentionne expressément l'Inde comme candidat potentiel pour de futures demandes de mandats de négociations globales³.

- 1.6 Dans sa réponse à la communication de la Commission européenne intitulée «Un partenariat stratégique UE-Inde»⁴ en août 2004, l'Inde se déclare disposée à envisager un accord global avec l'UE dans le domaine des transports aériens.

Par la présente communication, la Commission recommande donc que le Conseil l'autorise à négocier, au nom de la Communauté européenne, un accord global sur un espace aérien sans frontières avec l'Inde, qui associerait l'ouverture du marché à un processus parallèle de coopération et/ou de convergence en matière réglementaire, notamment dans des domaines prioritaires tels que la sécurité, la sûreté, la protection de l'environnement, la recherche et la technologie, et garantirait des règles mettant chaque partie sur un pied d'égalité dans des conditions de concurrence loyale et équitable.

Les contacts exploratoires constructifs noués au cours du premier semestre 2005 entre le ministère indien de l'Aviation civile et les services de la Commission

¹ COM(2005) 79 final du 11.3.2005.

² «Perspectives de l'AEA sur le développement futur des transports aériens internationaux en direction et en provenance de l'UE» (octobre 2004)

³ Conclusions du Conseil du 27 juin 2005 sur la communication «Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté».

⁴ COM(2004) 430 final du 16.6.2004.

européenne pourraient constituer une bonne base pour l'ouverture de négociations officielles avec l'Inde.

2. L'IMPORTANCE CROISSANTE DE LA COOPERATION POLITIQUE ET ECONOMIQUE ENTRE L'UE ET L'INDE

- 2.1 Ces dernières années, l'économie indienne a affiché des résultats spectaculaires, avec des taux de croissance s'élevant à 6 % en moyenne pour la décennie 1990 et une croissance du PIB atteignant 8,6 % en 2003.

L'UE absorbe près d'un quart du total des échanges commerciaux de l'Inde, ce qui fait d'elle son premier partenaire commercial et son principal investisseur direct étranger.

Les échanges entre l'UE et l'Inde ont progressé de 34 % rien qu'entre 2003 et 2004. Toutefois, l'Inde n'est que le douzième partenaire commercial de l'UE, derrière des pays comme la Thaïlande et la Corée. Ainsi, en 2004, les échanges commerciaux entre l'UE et la Chine étaient plus de cinq fois supérieurs aux échanges entre l'UE et l'Inde, et l'UE a investi dix fois plus de capitaux en Chine qu'en Inde.

Ces chiffres révèlent l'étendue du potentiel de croissance économique, d'échanges commerciaux et d'investissements qu'il reste à exploiter en Inde.

- 2.2 Sa population de près de 1,1 milliard d'habitants, ses taux de croissance hors du commun et son potentiel globalement immense confèrent à l'Inde une influence politique qui ne cesse de grandir sur la scène mondiale. L'UE et l'Inde ont intensifié leurs relations ces dernières années et organisent des sommets bilatéraux chaque année depuis 2000.

Dans sa communication intitulée «Un partenariat stratégique UE-Inde», datée de juin 2004, la Commission suggérait de renforcer la dimension politique et stratégique des relations entre l'UE et l'Inde. Elle proposait un certain nombre de dialogues sectoriels stratégiques visant à consolider le partenariat économique entre l'UE et l'Inde, et suggérait d'intensifier la coopération en matière de transport aérien grâce à l'ouverture d'un dialogue sur l'aviation civile et de négociations sur un accord entre l'UE et l'Inde dans le domaine des transports aériens.

La réponse de l'Inde à la communication de la Commission le 27 août 2004 a été positive. Celle-ci mettait en lumière les efforts faits par l'Inde pour attirer les investissements directs étrangers dans son secteur aérien et améliorer l'efficacité de ses infrastructures aéroportuaires. L'Inde s'est également dit prête à envisager un accord global avec l'UE dans le domaine des transports aériens, qui porterait plus particulièrement sur l'accès au marché, la réglementation et la gestion du trafic aérien.

- 2.3 Lors du 5^e sommet Inde-UE qui s'est tenu en novembre 2004 à La Haye, l'Inde et l'UE sont convenues d'élaborer conjointement un plan d'action global pour la mise en œuvre du partenariat stratégique. Ce plan est actuellement en cours d'élaboration.

3. L'IMPORTANCE CROISSANTE DE L'INDE DANS LE TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL – PROFIL DU MARCHÉ

L'Inde, un marché de l'aviation à croissance rapide et en pleine mutation

- 3.1 Après dix années de croissance annuelle plus modérée (5 % environ), le marché indien de l'aviation est en plein essor grâce à une forte croissance du PIB, une hausse généralisée des salaires, une classe moyenne urbaine de plus en plus nombreuse qui représente un important potentiel en termes de déplacements touristiques, l'apparition de nouveaux acteurs (notamment les compagnies à prix réduits) et, enfin, la chute des tarifs. Ces dernières années, le marché indien du trafic aérien de l'Inde a enregistré l'un des rythmes de croissance les plus rapides au monde. En 2004, Le trafic aérien a ainsi augmenté de quelque 25 % en Inde.

Le nombre de sièges disponibles sur les vols réguliers directs entre l'UE et l'Inde est passé de 2,6 millions en 1990 à 4,4 millions en 2004 (soit une hausse de 70 %)⁵. L'octroi récent de nouveaux droits de trafic devrait avoir pour conséquence d'accroître plus rapidement au cours des prochaines années le nombre de vols et de sièges disponibles, à mesure que ces droits seront mis en œuvre sur le marché.

- 3.2 Ces dernières années ont vu l'ouverture de nombreuses nouvelles liaisons à destination, par exemple, de Bangalore, Hyderabad, Amritsar, Chennai et Cochin.

Actuellement, sept compagnies aériennes de l'UE acheminent des passagers vers l'Inde par vols réguliers, tandis que deux compagnies indiennes (Air India et tout récemment Jet Airways) desservent l'Europe. En outre, deux compagnies américaines assurent des vols aller et retour vers l'Inde via l'Europe. Dix-sept liaisons au total sont maintenant exploitées entre l'Inde et l'UE. La plus grande partie du trafic régulier direct en provenance de l'Inde a pour destinations l'Allemagne (32 % du total), le Royaume-Uni (31 %), la France (18 %) et les Pays-Bas (9 %).

Sur un total de 130 fréquences hebdomadaires entre l'UE et l'Inde en hiver 2004/2005, 22 % revenaient à Lufthansa et Air India, et 15 % à British Airways.

Perspectives

- 3.3 Les taux de croissance du trafic aérien de passagers en Inde devraient rester spectaculaires au cours des prochaines années. L'Association du transport aérien international (IATA) table sur une hausse annuelle de 7,8 % en moyenne du trafic international de passagers à destination de l'Inde sur la période 2004-2008. Elle s'attend également à une évolution encore plus rapide du transport de marchandises dans ce pays, avec un taux de croissance annuel de 8,4 % en moyenne jusqu'en 2008.

D'après le *Centre for Asia Pacific Aviation*, le trafic aérien indien gagnera cinq millions de passagers chaque année au cours de la prochaine décennie, et les marchés national et international de l'Inde connaîtront une progression pouvant atteindre 30 % en 2004, pour totaliser environ 20 millions de passagers chacun.

⁵

Source: OAG horaires.

Le trafic de passagers en Inde devrait passer de 44 millions en 2004 à 58 millions de passagers au total en 2014.⁶ Dans son *Global Market Forecast 2004-2023*, Airbus prévoit un taux de croissance annuel de 6,5 % en moyenne pour le marché Europe occidentale – sous-continent indien au cours des vingt prochaines années.

Principaux moteurs du marché

3.4 Le gouvernement indien n’a jamais fait de la politique du tourisme une priorité.

Toutefois, le tourisme est devenu ces dernières années l’un des principaux moteurs du trafic aérien international à destination et en provenance de l’Inde. Tout le monde s’accorde à dire que la campagne «Incredible India» lancée par le ministère du Tourisme en 2002 a été un franc succès. En 2004, l’Inde a accueilli 3,4 millions de touristes étrangers, soit une hausse de 23,5 % par rapport à 2003. En 2005, la fréquentation touristique devrait bondir de 30 %, et le ministère du Tourisme attend 40 millions de touristes étrangers en Inde d’ici à 2020.

De même, le nombre de voyageurs indiens à l’étranger augmente rapidement: il a bondi de quelque 30 % en 2003, pour atteindre 4,5 millions de voyageurs environ.

3.5 Les tarifs devraient également devenir un moteur principal de la future demande de transport aérien en Inde. En termes réels, les tarifs internationaux ont baissé progressivement au cours des vingt dernières années. Toutefois, ces baisses ne se sont pas totalement répercutées sur le marché indien, les contraintes de capacité ayant tiré vers le haut les prix à destination et en provenance de l’Inde, en comparaison avec d’autres destinations concurrentes de la région. Aujourd’hui, les différences de prix entre l’Inde et les destinations concurrentes sont considérables. Il a ainsi été signalé qu’un vol à destination de l’Inde à partir du Royaume-Uni ou des États-Unis est généralement 40 % plus cher qu’un vol vers des destinations concurrentes comme la Thaïlande ou l’Indonésie.

Dans ce contexte, il convient de noter que les analystes du secteur tablaient sur des prix beaucoup plus bas en raison de l’accord «ciel ouvert» conclu entre les États-Unis et l’Inde au début de 2005. Certains prévoient une chute de 20 % à 30 % des tarifs aériens, tandis que d’autres s’attendaient à ce que les tarifs tombent de 1 000-1 500 USD à 700 USD environ au cours des 12 ou 18 prochains mois, suite à une hausse de l’offre et de la concurrence.

Autoriser les transporteurs privés indiens à exploiter des liaisons internationales permettra d’accroître les pressions concurrentielles sur les transporteurs en place. On s’attend à ce que l’arrivée de nouvelles compagnies sur le marché intérieur indien, notamment celles à prix réduits, produise le même effet.

⁶ “Asia/Pacific Air Traffic – Growth and Constraints”, Groupe d’action du transport aérien (ATAG), 2001.

4. PRINCIPALES TENDANCES DE LA POLITIQUE INDIENNE DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION CIVILE

Politique générale

4.1 Le secteur indien de l'aviation civile est, depuis quelques années, en pleine mutation. En 1990, le gouvernement indien a lancé un programme de libéralisation économique des services de transport aérien qui s'est traduit, notamment, par (i) l'annonce d'une politique de «ciel ouvert» pour le transport de marchandises à l'international, (ii) le droit des compagnies aériennes privées d'accéder au marché indien, et (iii) une libéralisation progressive des accords bilatéraux conclus avec des pays tiers dans le domaine des services aériens.

4.2 Le gouvernement indien reconnaît de plus en plus que le secteur aérien peut être un moteur de développement économique global. Il a donc institué en 2003 un comité, dirigé par l'ancien secrétaire de cabinet Naresh Chandra, chargé d'élaborer une feuille de route qui servira de base à une nouvelle politique nationale dans le domaine de l'aviation civile. Il apparaît que le gouvernement indien actuel continue de suivre les principales recommandations du comité: ouvrir davantage le marché aérien indien, et le rendre plus concurrentiel.

Le rapport du comité dirigé par Naresh Chandra soulignait la nécessité d'une approche intégrée de l'aviation civile qui reposerait sur les «quatre piliers fondamentaux» suivants:

- l'instauration de conditions de concurrence équitable pour tous les opérateurs;
- une participation et une concurrence accrues des compagnies privées grâce à une réduction des obstacles à l'entrée;
- le respect de normes strictes en matière de sécurité ainsi qu'une surveillance réglementaire rigoureuse du marché du transport aérien;
- des mécanismes institutionnels transparents garantissant des services qui, bien que non rentables, sont souhaitables sur le plan social.

4.3 À l'issue de son enquête, le comité a formulé plusieurs propositions, notamment:

- instaurer en priorité un régime fiscal plus libéral qui permettrait de diminuer les taxes sur les carburants. Le gouvernement n'a pas encore adopté les recommandations du comité en la matière;
- réduire le montant trop élevé des redevances aéroportuaires, et libéraliser l'approvisionnement en carburant d'aviation afin d'autoriser l'accès de nouveaux fournisseurs aux aéroports;
- supprimer les règles de répartition des itinéraires. Cette idée semble avoir été reprise par le gouvernement en juin 2004: l'Inde est ainsi passée d'un système d'itinéraires obligatoires combinant liaisons entre villes principales et liaisons marginales peu fréquentées à un nouveau système assorti d'une taxe sur les opérateurs privés destinée à financer les liaisons non rentables (dans le cadre des obligations de service public).

- autoriser les compagnies étrangères (à l'exception des transporteurs aériens) à investir dans les compagnies aériennes à concurrence de 49 %. Cette proposition a également été suivie d'effet.

Ouverture du marché et nouveaux venus

- 4.4 À la fin de 2004, le gouvernement indien a autorisé les transporteurs aériens privés respectant certains critères (par exemple, disposer d'une flotte d'au moins vingt aéronefs et être en activité depuis plus de cinq ans) à exploiter des services internationaux. Jet Airways et Air Sahara, deux compagnies qui remplissent d'ores et déjà les conditions requises, viennent ainsi d'être autorisées par le gouvernement à exploiter des liaisons internationales.

Le nombre de transporteurs aériens assurant des services sur le marché intérieur progresse rapidement. L'Inde compte actuellement sept compagnies régulières: (1) Air India, propriété de l'État, (2) Indian Airlines, (3) Alliance Air (filiale de Indian Airlines), (4) Air Sahara, (5) Jet Airways (compagnie privée), (6) Air Deccan (compagnie privée à bas coûts), et (7) Blue Dart Cargo (compagnie spécialisée dans le transport de marchandises).

En 2005 seulement, cinq autres compagnies aériennes devraient entrer sur le marché indien: SpiceJet, Kingfisher Airlines, Air India Express, Indus Airways et Go Air.

- 4.5 Le gouvernement indien poursuit également sa politique de libéralisation des accords bilatéraux relatifs aux services aériens. Il a ainsi décidé, en décembre 2004, d'abandonner la pratique consistant à demander des indemnités pour des disparités d'utilisation des droits de trafic dans le cadre d'accords commerciaux contraignants conclus entre des transporteurs aériens désignés. Aucun nouvel accord en matière de services aériens ne comportera de telles dispositions commerciales contraignantes; les dispositions actuelles en matière d'indemnités seront supprimées progressivement sur une période maximale de cinq ans.

- 4.6 L'un des principaux résultats de la politique de plus en plus libérale menée par le gouvernement dans le domaine de l'aviation civile a été la signature entre l'Inde et les États-Unis d'un accord bilatéral dit de «ciel ouvert» en avril 2005. Cet accord supprime toute restriction en matière de capacité et de contrôles des tarifs concurrentiels. Les dispositions de désignation suppriment également tout contrôle quantitatif de l'accès au marché, mais des restrictions en matière de propriété et de contrôle sont maintenues. Au-delà d'une déréglementation totale en matière de capacité et d'accès aux marchés sur lesquels s'exercent les droits de troisième, quatrième et cinquième libertés, le nouvel accord prévoit également des droits de septième liberté sans contraintes pour les services tout-cargo. Il devrait également faciliter le développement de nouvelles configurations de services qui permettraient l'exploitation inédite de lignes transpolaires directes entre les États-Unis et l'Inde. Cette possibilité est subordonnée à l'obtention du droit de traverser l'espace aérien russe.

L'Inde a également accepté d'accroître sensiblement le nombre des droits de trafic octroyés dans les accords bilatéraux qu'elle a conclus récemment avec d'autres pays, notamment le Royaume-Uni et la Chine.

Engorgement des infrastructures

- 4.7 La demande considérable qui s'exprime depuis peu en matière de services de transport provoque de sérieux goulets d'étranglement dans les infrastructures du transport aérien, notamment en termes de disponibilité d'aéroports et d'aéronefs. Les capacités et les services aéroportuaires actuels ne permettent pas de faire face aux contraintes liées aux pistes d'atterrissage, aux aires de stationnement et aux terminaux.

Le gouvernement indien cherche à conclure de nouveaux partenariats avec des entreprises privées. Des aéroports entièrement nouveaux sont en cours de construction à Bangalore et Hyderabad. Le gouvernement, qui sélectionne actuellement des partenaires stratégiques pour devenir actionnaires des aéroports de Bombay et de New Delhi, a invité, en mars 2005, neuf soumissionnaires présélectionnés à lui soumettre une offre financière. Un certain nombre d'opérateurs aéroportuaires européens de renom font partie des consortiums présélectionnés.

La privatisation partielle prévue de Air India et Indian Airlines n'a pas encore abouti, ce qui a entravé la modernisation et l'expansion de leurs flottes par l'injection de capitaux privés dans une logique commerciale. Le gouvernement a donc décidé de renforcer ces transporteurs aériens en leur accordant des garanties souveraines pour l'achat d'aéronefs.

La hausse de la demande de services de transport aérien en Inde est telle qu'il est nécessaire d'investir massivement dans les infrastructures (aéroports, aéronefs, technologies de gestion du trafic et structures connexes). Ainsi, le ministère indien de l'Aviation civile prévoit que le besoin d'investissement des aéroports indiens s'élèvera, pour les prochaines années, à près de 8 milliards d'euros.

En décembre 2004, l'Inde a annoncé qu'elle prévoyait la construction de dix nouveaux aéroports et la modernisation de quinze autres (en plus de la modernisation des quatre principaux aéroports de Delhi, Bombay, Calcutta et Chennai).

Principaux défis à relever par l'Inde dans la modernisation de son marché aérien

- 4.8 Le fait que le gouvernement indien semble déterminé à mettre en œuvre, dans le domaine de l'aviation civile, une politique cohérente, axée sur le marché et fondée sur la concurrence et un traitement équitable est très encourageant. Toutefois, des critiques continuent de s'élever dans le pays pour dénoncer (i) le manque de transparence au niveau politique, (ii) la lenteur des processus de décisions et de mise en œuvre, (iii) l'absence de législation efficace dans le domaine de la concurrence, (iv) l'absence d'un environnement favorable à l'investissement privé, et (v) les obstacles aux investissements directs étrangers.

Il se peut que ces préoccupations soient reprises dans un livre blanc que le gouvernement devrait publier prochainement.

Coopération technique

- 4.9 L'augmentation rapide de la demande de transport aérien pose également de graves problèmes technologiques en matière de sécurité, de sûreté et de gestion du trafic. Dans ce contexte, le gouvernement indien accorde une importance toute particulière au «projet de coopération EU-Inde dans le domaine de l'aviation civile» cofinancé par l'UE. Ce projet, financé par des fonds communautaires à hauteur de 18 millions d'euros, a été lancé en 2001 et devrait se terminer à la fin de 2006. Les autorités et l'industrie indiennes ainsi que l'industrie européenne se sont dit vivement intéressées par la poursuite sur le long terme de ce projet ou d'une coopération du même type.

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

- 5.1 Les relations entre l'UE et l'Inde en matière d'aviation civile se fondent, depuis les années 1940, sur des accords bilatéraux conclus entre l'UE et l'Inde dans le domaine des services aériens sans coordination, ou presque, au niveau communautaire. Vingt-deux des vingt-cinq États membres ont conclu de tels accords bilatéraux avec l'Inde (tous sauf les trois États baltes). La plupart de ces accords autorisent chaque État membre à désigner un ou deux transporteurs aériens (voire plus dans quelques cas) pour exploiter des liaisons à destination de l'Inde. En outre, les droits de trafic octroyés dans le cadre de ces accords bilatéraux sont également restreints, ce qui limite les possibilités de concurrence.

Il est urgent, suite aux arrêts rendus par la Cour de justice des Communautés européennes le 5 novembre 2002, de réviser les accords bilatéraux existants fondés sur la désignation nationale afin de rétablir leur sécurité juridique en y incluant des dispositions autorisant la désignation de tout transporteur aérien communautaire établi dans un État membre.

- 5.2 Les négociations bilatérales entamées ces derniers mois entre les États membres et l'Inde n'ont pas encore conduit à la mise en conformité nécessaire des accords existants avec le droit communautaire. Par conséquent, les accords bilatéraux conclus avec l'Inde restent contestables sur le plan juridique.
- 5.3 Toutefois, la Commission a utilisé efficacement son mandat horizontal au cours de l'année 2005 en mettant plus de 250 accords bilatéraux en conformité avec le droit communautaire. L'Inde, qui n'a pas pu accepter immédiatement la désignation communautaire dans les négociations bilatérales engagées récemment avec les États membres, s'est engagée à aborder cette question avec la Commission européenne dans le cadre d'un éventuel accord horizontal futur. Les pourparlers exploratoires avec l'Inde, qui ont été organisés à ce sujet ces derniers mois, ont permis de faire avancer les choses.

Avantages et valeur ajoutée d'une approche communautaire

- 5.4 Étant donné que l'UE a donné une forte dimension communautaire à son marché intérieur de l'aviation, il serait logique et cohérent qu'elle poursuive son effort à l'échelle internationale. En outre, son expérience en la matière sert de modèle à de nombreux pays tiers.

- 5.5 Un espace aérien sans frontières entre l'UE et l'Inde serait source d'avantages économiques considérables. D'après une étude récente commandée par la Commission européenne, les avantages économiques à long terme d'une ouverture totale du marché de l'aviation avoisineraient pour l'UE et l'Inde les 20 millions d'euros par an. Les négociations sur un éventuel accord global doivent avoir pour objectif d'aboutir à des résultats avantageux pour les deux parties.

Ouverture progressive des marchés et convergence des réglementations

- 5.6 Bien évidemment, il sera essentiel de s'assurer que l'ouverture et l'intégration des marchés soient réalisées d'une manière équilibrée qui tienne compte des autres objectifs importants et atténue les éventuelles incidences négatives.

Par conséquent, il convient de s'assurer que le processus d'ouverture des marchés s'accompagne d'un processus parallèle de coopération et/ou de convergence progressive en matière réglementaire dans les domaines suivants: sécurité, sûreté, environnement et application de règles de concurrence dans des conditions équitables.

La voie à suivre

- 5.7 La présente communication a montré que l'Inde a profondément modifié son secteur de l'aviation civile en réformant et en ouvrant progressivement son marché.

Elle devra maintenant poursuivre ses efforts pour que son secteur du trafic aérien puisse faire face à la hausse de la demande et répondre aux attentes croissantes des utilisateurs. Un renforcement de la coopération entre l'UE et l'Inde serait profitable aux deux parties, leur offrirait de nouvelles opportunités considérables et contribuerait à garantir l'efficacité et la sécurité du secteur aérien.

Par conséquent, il est nécessaire aujourd'hui de tout mettre en œuvre pour que le transport aérien devienne un domaine essentiel du renforcement de la coopération entre l'UE et l'Inde, et contribue au partenariat stratégique UE-Inde. C'est pourquoi la Commission estime qu'il est essentiel d'offrir à l'Inde des perspectives globales de coopération renforcée dans le domaine de l'aviation civile.

Cette coopération doit avoir comme premier objectif de résoudre les questions juridiques liées aux accords bilatéraux existants entre l'Inde et les États membres.

- 5.8 Toutefois, un accord avec l'Inde ne doit pas seulement porter sur les clauses de désignation communautaire. Il doit aller plus loin et établir un cadre ambitieux couvrant des domaines plus larges tels que, d'une part, la coopération sur le plan de la réglementation en matière de sécurité, de sûreté, de gestion du trafic, de technologie et de recherche et, d'autre part, les aspects commerciaux et la coopération industrielle. 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 d'une contribution aux changements climatiques planétaires. Il importe donc que l'accord

ne limite pas la capacité de l'UE d'utiliser des instruments réglementaires et économiques visant à atténuer ces effets néfastes.

S'il convient de fixer des objectifs ambitieux, il n'en reste pas moins que la création d'un espace aérien sans frontières avec la République de l'Inde risque d'être un processus long. C'est pourquoi un développement par étapes, fondé sur la mise en œuvre progressive de nouvelles règles, serait préférable pour faciliter la transition et l'intégration du marché.

- 5.9 La portée du mandat proposé par la Commission est définie dans une recommandation au Conseil comprenant une proposition de directives de négociation.

Sur cette base, la Commission propose de négocier et de conclure un accord global sur un espace aérien sans frontières avec la République de l'Inde, et invite le Conseil à l'autoriser à conduire les négociations au nom de la Communauté européenne.

La Commission travaillera en étroite collaboration avec les États membres et toutes les parties intéressées pour préciser et atteindre les objectifs énoncés dans les directives de négociation.