

Consultation publique sur la révision du règlement sur les services aériens en 2022

Les champs marqués d'un * sont obligatoires.

Introduction

Le règlement sur les services aériens a été adopté sous sa forme actuelle en 2008. Il régit le marché intérieur des services aériens de l'Union européenne. Il définit des règles établissant notamment:

- quels transporteurs peuvent accéder au marché et dans quelles conditions (exigences en matière de licence d'exploitation);
- quand et où les transporteurs de l'UE peuvent exploiter librement des aéronefs dans l'Union et dans quelles situations exceptionnelles cette liberté peut être restreinte par les autorités nationales (par exemple pour les obligations de service public, pour des motifs environnementaux ou pour répartir le trafic entre les aéroports desservant une même ville);
- la liberté pour les transporteurs de l'Union de fixer les tarifs de passagers et les tarifs de fret et comment indiquer ces prix aux consommateurs.

Le règlement sur les services aériens a contribué à la forte croissance du secteur en réponse à l'augmentation de la demande de transport aérien de la part des citoyens de l'Union. Cela a également ouvert la voie au transport aérien à bas coûts, ce qui a renforcé la connectivité dans l'ensemble de l'UE, y compris avec les régions éloignées et ultrapériphériques, voire au-delà. Cette évolution a permis à de nombreux citoyens de l'Union de voyager à l'étranger alors qu'ils ne pouvaient pas se le permettre auparavant, promouvant ainsi la liberté de circulation des citoyens dans toute l'UE.

Avant la pandémie de COVID-19, la Commission avait prévu de réexaminer le règlement sur les services aériens afin de s'assurer qu'il demeure adapté à ses objectifs. Une [analyse d'impact initiale](#) et une [évaluation](#) ont été publiées respectivement en février 2018 et en juillet 2019. Une consultation publique ouverte a eu lieu du 15 mars 2018 au 7 juin 2018. La Commission a toutefois suspendu l'initiative en 2020 pour prendre en considération et évaluer les incidences structurelles de la crise de la COVID-19 sur le secteur ainsi que l'expérience acquise pendant la pandémie.

Selon l'évaluation publiée en 2019, la création du marché intérieur des services aériens de l'Union européenne assurée par le règlement sur les services aériens a entraîné des retombées positives non négligeables. Les consommateurs, les compagnies aériennes, les aéroports et le personnel de ce secteur ont tous tiré avantage de ce regain d'activité, des nouvelles routes et des nouveaux aéroports, des nouveaux modèles commerciaux, de l'élargissement de l'éventail des tarifs affichés et de l'amélioration de

la qualité générale des services offerts aux consommateurs. Cette évaluation a également mené à la conclusion selon laquelle le cadre réglementaire pourrait nécessiter certains ajustements afin de garantir un meilleur fonctionnement du marché intérieur des services aériens. Parmi les domaines recensés dans lesquels des améliorations sont envisageables, on peut citer les conditions d'octroi des licences d'exploitation, le manque de clarté de certaines dispositions, par exemple celles portant sur les obligations de service public ou sur la transparence des prix, et le flou concernant le traitement réglementaire des nouveaux services tels que les opérations faisant appel à des drones.

Une étude accompagnant l'analyse d'impact a été réalisée en 2019 et 2020. Il est à présent nécessaire de réexaminer la définition du problème, les objectifs et les mesures à prendre afin de prendre en considération non seulement les conséquences de la crise de la COVID-19 et les enseignements tirés lors de la pandémie, mais également les objectifs définis par la Commission dans le pacte vert pour l'Europe et dans la stratégie de mobilité durable et intelligente.

Il est essentiel de disposer de règles pleinement adaptées aux objectifs dans le contexte de l'après-COVID afin d'aider au mieux le secteur des services aériens à sortir de la crise et à renforcer sa résilience, mais aussi à investir dans un avenir numérique, durable et sobre en carbone. Des règles qui ne sont pas optimales risquent d'entraîner une baisse de la connectivité aérienne et de la compétitivité sur les marchés mondiaux du transport aérien, mais aussi causer des pertes d'emplois de qualité ou entraver la transition écologique des compagnies aériennes de l'Union.

Le réexamen du règlement tiendra compte du [train de mesures de 2021 visant à mettre en œuvre le pacte vert pour l'Europe](#), qui comprend plusieurs propositions visant à décarboner l'aviation d'ici à 2050 et à soutenir la transition écologique des compagnies aériennes de l'Union, notamment une proposition sur les carburants durables d'aviation.

Il prendra également en considération le [rapport spécial 2021](#) de la Cour des comptes européenne sur les droits des passagers aériens durant la pandémie de COVID-19. Le réexamen visera également à assurer la cohérence avec les initiatives connexes, notamment la révision du cadre général de l'UE en matière de droits des passagers, ainsi que celle de la [directive relative aux voyages à forfait](#), qui sont menées en parallèle.

Les répondants, et en particulier les acteurs concernés par les dispositions du règlement sur les services aériens, sont invités à partager des données et des renseignements factuels sur des aspects précis de la législation. Les répondants peuvent étoffer leurs réponses dans les champs de texte prévus à cet effet. Il est également possible de télécharger des documents justificatifs pour étayer la contribution.

La Commission européenne entend également mener des activités de consultation ciblée auprès des acteurs les plus concernés. Cette consultation sera reprise dans l'étude accompagnant l'analyse d'impact, qui permettra de recueillir des données factuelles plus détaillées sur les questions techniques qui revêtent de l'importance pour le règlement sur les services aériens. Les parties intéressées seront aussi invitées à présenter des documents détaillés exposant leur position sur tous les sujets pertinents.

D'autres informations sont disponibles sur les pages suivantes:

Le règlement sur les services aériens, les orientations, l'évaluation ainsi que d'autres documents justificatifs sont disponibles sur https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/internal-market_en

[Appel à contributions](#)

Structure du questionnaire

Le questionnaire comprend les sections suivantes:

A. Informations sur le répondant

B. Avis sur les problèmes

C. Avis sur les objectifs et les mesures envisageables

La **section A** est obligatoire pour tous les répondants; elle permet d'obtenir des informations sur les répondants et de solliciter le droit de publier les informations.

La section B a pour objectif de recueillir les commentaires et l'avis de tous les acteurs concernés sur la série de problèmes constatés que la présente initiative vise à résoudre. Les questions sont ouvertes à tous les répondants, mais certains aspects sont de nature relativement technique.

La section C a pour objectif de recueillir les commentaires et les avis concernant la ou les interventions stratégiques envisageables, en particulier les objectifs spécifiques et les mesures stratégiques possibles en réponse aux problèmes constatés. Les questions sont ouvertes à tous les répondants, mais certains aspects sont de nature relativement technique.

Utilisation du questionnaire

Vous pouvez passer les questions auxquelles vous ne souhaitez pas répondre. Toutefois, les réponses aux questions marquées d'un astérisque sont obligatoires. Vous pouvez vous interrompre à tout moment et continuer plus tard. Une fois vos réponses envoyées, vous aurez la possibilité de télécharger une copie de votre questionnaire rempli.

Clause de non-responsabilité

Le présent document est un document de travail des services de la Commission destiné à la consultation. Il ne préjuge pas de la décision finale que la Commission pourrait prendre.

Les avis exprimés dans le présent document de consultation fournissent des indications sur l'approche que les services de la Commission peuvent adopter, mais ne constituent en aucun cas une position de principe définitive ou une proposition officielle de cette dernière.

Les réponses au présent document de consultation fourniront des orientations importantes à la Commission au moment d'élaborer, si elle le juge opportun, une proposition officielle.

Nota bene: les champs marqués d'un * sont obligatoires.

Section A

Informations vous concernant

* Langue de votre contribution

- Allemand
- Anglais
- Bulgare
- Croate
- Danois
- Espagnol
- Estonien
- Finnois
- Français
- Grec
- Hongrois
- Irlandais
- Italien
- Letton
- Lituanien
- Maltais
- Néerlandais
- Polonais
- Portugais
- Roumain
- Slovaque
- Slovène
- Suédois
- Tchèque

* J'apporte ma contribution en tant que

- Établissement universitaire/institut de recherche
- Association professionnelle
- Entreprise/organisation professionnelle

- Organisation de défense des consommateurs
- Citoyen(ne) de l'UE
- Organisation de protection de l'environnement
- Ressortissant(e) d'un pays tiers
- Organisation non gouvernementale (ONG)
- Autorité publique
- Organisation syndicale
- Autre

* Prénom

Alain

* Nom

Rousset

* Courriel (ne sera pas publié)

consultationUE@nouvelle-aquitaine.fr

* Champ d'activité

- International
- Local
- National
- Régional

* Niveau de gouvernance

- Parlement
- Autorité
- Agence

* Nom de l'organisation

255 caractère(s) maximum

Région Nouvelle-Aquitaine

* Taille de l'organisation

- Microentreprise (de 1 à 9 salariés)

- Petite entreprise (de 10 à 49 salariés)
- Moyenne entreprise (de 50 à 249 salariés)
- Grande entreprise (250 salariés ou plus)

Numéro d'inscription au registre de transparence

255 caractère(s) maximum

Vérifiez si votre organisation est inscrite au [registre de transparence](#). Il s'agit d'une base de données dans laquelle s'inscrivent, sur une base volontaire, les organisations cherchant à influencer sur le processus décisionnel de l'UE.

Vérifiez si votre organisation est inscrite au registre de transparence. Il s'agit d'une base de données dans laquelle s'inscrivent, sur une base volontaire, les organisations cherchant à influencer sur le processus décisionnel de l'UE.

* Pays d'origine

Veillez indiquer votre pays d'origine ou celui de votre organisation.

- | | | | |
|--|--|-------------------------------------|--|
| <input type="radio"/> Afghanistan | <input type="radio"/> Estonie | <input type="radio"/> Kirghizstan | <input type="radio"/> République démocratique du Congo |
| <input type="radio"/> Afrique du Sud | <input type="radio"/> Eswatini | <input type="radio"/> Kiribati | <input type="radio"/> République dominicaine |
| <input type="radio"/> Albanie | <input type="radio"/> État de la Cité du Vatican | <input type="radio"/> Kosovo | <input type="radio"/> Roumanie |
| <input type="radio"/> Algérie | <input type="radio"/> États-Unis | <input type="radio"/> Koweït | <input type="radio"/> Royaume-Uni |
| <input type="radio"/> Allemagne | <input type="radio"/> Éthiopie | <input type="radio"/> Laos | <input type="radio"/> Russie |
| <input type="radio"/> Andorre | <input type="radio"/> Fidji | <input type="radio"/> La Réunion | <input type="radio"/> Rwanda |
| <input type="radio"/> Angola | <input type="radio"/> Finlande | <input type="radio"/> Lesotho | <input type="radio"/> Sahara occidental |
| <input type="radio"/> Anguilla | <input checked="" type="radio"/> France | <input type="radio"/> Lettonie | <input type="radio"/> Saint-Barthélemy |
| <input type="radio"/> Antarctique | <input type="radio"/> Gabon | <input type="radio"/> Liban | <input type="radio"/> Saint-Christophe-et-Niévès |
| <input type="radio"/> Antigua-et-Barbuda | <input type="radio"/> Gambie | <input type="radio"/> Liberia | <input type="radio"/> Sainte-Hélène, Ascension et Tristan da Cunha |
| <input type="radio"/> Arabie saoudite | <input type="radio"/> Géorgie | <input type="radio"/> Libye | <input type="radio"/> Sainte-Lucie |
| <input type="radio"/> Argentine | <input type="radio"/> Ghana | <input type="radio"/> Liechtenstein | <input type="radio"/> Saint-Marin |
| <input type="radio"/> Arménie | <input type="radio"/> Gibraltar | <input type="radio"/> Lituanie | <input type="radio"/> Saint-Martin |

- Aruba
- Australie
- Autriche
- Azerbaïdjan
- Bahamas
- Bahreïn
- Bangladesh
- Barbade
- Belgique
- Belize
- Bénin
- Bermudes
- Bhoutan
- Biélorussie
- Bolivie
- Bonaire, Saint-Eustache et Saba
- Bosnie-Herzégovine
- Botswana
- Brésil
- Brunei
- Bulgarie
- Burkina
- Burundi
- Cabo Verde
- Cambodge
-
- Grèce
- Grenade
- Groenland
- Guadeloupe
- Guam
- Guatemala
- Guernesey
- Guinée
- Guinée-Bissau
- Guinée équatoriale
- Guyana
- Guyane
- Haïti
- Honduras
- Hong Kong
- Hongrie
- Île Bouvet
- Île Christmas
- Île de Man
- Île Norfolk
- Îles Åland
- Îles Caïmans
- Îles Cocos
- Îles Cook
- Îles Falkland
-
- Luxembourg
- Macao
- Macédoine du Nord
- Madagascar
- Malaisie
- Malawi
- Maldives
- Mali
- Malte
- Maroc
- Martinique
- Maurice
- Mauritanie
- Mayotte
- Mexique
- Micronésie
- Moldavie
- Monaco
- Mongolie
- Monténégro
- Montserrat
- Mozambique
- Myanmar /Birmanie
- Namibie
- Nauru
-
- Saint-Pierre-et-Miquelon
- Saint-Vincent-et-les-Grenadines
- Samoa
- Samoa américaines
- Sao Tomé-et-Principe
- Sénégal
- Serbie
- Seychelles
- Sierra Leone
- Singapour
- Sint-Maarten
- Slovaquie
- Slovénie
- Somalie
- Soudan
- Soudan du Sud
- Sri Lanka
- Suède
- Suisse
- Suriname
- Svalbard et Jan Mayen
- Syrie
- Tadjikistan
- Taïwan
- Tanzanie
-

- Cameroun
- Canada
- Chili
- Chine
- Chypre
- Clipperton
- Colombie
- Comores
- Congo
- Corée du Nord
- Corée du Sud
- Costa Rica
- Côte d'Ivoire
- Croatie
- Cuba
- Curaçao
- Danemark
- Djibouti
- Dominique
- Égypte
- El Salvador
- Îles Féroé
- Îles Géorgie du Sud et Sandwich du Sud
- Îles Heard et McDonald
- Îles Mariannes du Nord
- Îles Marshall
- Îles mineures éloignées des États-Unis
- Îles Pitcairn
- Îles Salomon
- Îles Turks-et-Caïcos
- Îles Vierges américaines
- Îles Vierges britanniques
- Inde
- Indonésie
- Iran
- Iraq
- Irlande
- Islande
- Israël
- Italie
- Jamaïque
- Japon
- Népal
- Nicaragua
- Niger
- Nigeria
- Niue
- Norvège
- Nouvelle-Calédonie
- Nouvelle-Zélande
- Oman
- Ouganda
- Ouzbékistan
- Pakistan
- Palaos
- Panama
- Papouasie-Nouvelle-Guinée
- Paraguay
- Pays-Bas
- Pérou
- Philippines
- Pologne
- Polynésie française
- Tchad
- Tchéquie
- Terres australes et antarctiques françaises
- Territoire britannique de l'océan Indien
- Territoires palestiniens
- Thaïlande
- Timor-Oriental
- Togo
- Tokélaou
- Tonga
- Trinité-et-Tobago
- Tunisie
- Turkménistan
- Turquie
- Tuvalu
- Ukraine
- Uruguay
- Vanuatu
- Venezuela
- Viêt Nam
- Wallis-et-Futuna

- | | | | |
|---|----------------------------------|---|--------------------------------|
| <input type="radio"/> Émirats arabes unis | <input type="radio"/> Jersey | <input type="radio"/> Porto Rico | <input type="radio"/> Yémen |
| <input type="radio"/> Équateur | <input type="radio"/> Jordanie | <input type="radio"/> Portugal | <input type="radio"/> Zambie |
| <input type="radio"/> Érythrée | <input type="radio"/> Kazakhstan | <input type="radio"/> Qatar | <input type="radio"/> Zimbabwe |
| <input type="radio"/> Espagne | <input type="radio"/> Kenya | <input type="radio"/> République centrafricaine | |

Veillez indiquer votre pays d'origine ou celui de votre organisation.

La Commission publiera toutes les contributions à la présente consultation publique. Vous pouvez choisir d'autoriser la publication de vos coordonnées ou de rester anonyme lors de la publication de votre contribution. **Dans un souci de transparence, le type de répondant [par exemple «association professionnelle», «organisation de défense des consommateurs» ou «citoyen(ne) de l'UE»], le pays d'origine, le nom et la taille de l'organisation, ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sont toujours publiés. Votre adresse électronique ne sera jamais publiée.** Veuillez choisir l'option en matière de protection de la vie privée qui vous convient le mieux. Options en matière de protection de la vie privée par défaut en fonction du type de répondant sélectionné

* Paramètres de confidentialité pour la publication de la contribution

La Commission publiera les réponses reçues à la présente consultation publique. Vous pouvez choisir de consentir à la publication de vos coordonnées ou de rester anonyme.

Mode anonyme

Seules les informations relatives à l'organisation sont publiées: le type de répondant choisi pour répondre à la présente consultation, le nom de l'organisation au nom de laquelle vous répondez ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sa taille, son pays d'origine et votre contribution seront publiés tels quels. Votre nom ne sera pas publié. Veuillez ne pas inclure de données à caractère personnel dans la contribution proprement dite si vous souhaitez rester anonyme.

Mode public

Publication des informations relatives à l'organisation et au répondant: le type de répondant choisi pour répondre à la présente consultation, le nom de l'organisation au nom de laquelle vous répondez ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sa taille, son pays d'origine et votre contribution seront publiés. Votre nom sera également publié.

J'accepte les [dispositions relatives à la protection des données à caractère personnel](#).

[Si le répondant déclare répondre au nom d'une organisation]

Veillez indiquer les intérêts que vous (l'organisation au nom de laquelle vous répondez) représentez:

- organisations de défense des consommateurs (passagers)
- organisations de protection de l'environnement
- États membres, en particulier les autorités nationales compétentes pour l'octroi des licences et celles chargées de l'application des règles en matière de transparence des prix, mais aussi celles chargées de contrôler l'application du droit du travail au personnel navigant
- transporteurs aériens et associations de transporteurs aériens (y compris les partenaires sociaux européens)
- sociétés de crédit-bail
- investisseurs
- personnel navigant et organisations de défense du personnel navigant (y compris les partenaires sociaux européens)
- intermédiaires intervenant dans la vente de billets d'avion (y compris les agents de voyage, les systèmes de distribution mondiaux et les métamoteurs de recherche) et leurs associations respectives
- organisateurs de voyages
- aéroports
- exploitants de drones commerciaux
- autre (veuillez préciser)

[Si le répondant déclare répondre au nom d'une organisation]

*Outre cette consultation générale, un suivi ciblé sera mis en place pour certains sujets avec une sélection d'acteurs professionnels. Souhaiteriez-vous participer à cette consultation ciblée?

- Oui
- Non

Section B. Avis sur les problèmes

La présente initiative vise à traiter cinq ensembles distincts de problèmes, lesquels sont décrits ci-dessous. La Commission entend évaluer la pertinence de diverses mesures visant à résoudre les problèmes constatés.

1. Une première série de problèmes concerne la capacité financière du marché des services aériens de l'UE dans son ensemble, sa résilience et sa compétitivité. Les problèmes constatés portent sur

différents aspects et sont complémentaires.

Problème 1a: de nombreux transporteurs exploitent des avions avec de faibles réserves de trésorerie, ce qui peut avoir d'importantes répercussions sur la connectivité en cas de crise majeure .

Le règlement fixe un niveau minimal de fonds propres dont les transporteurs doivent disposer, principalement afin de garantir que la sécurité n'est pas mise en péril en raison de difficultés financières. Toutefois, la pandémie de COVID-19 a également démontré qu'un bilan financier solide, avec des réserves de trésorerie suffisantes, est nécessaire pour éviter aux transporteurs aériens de devoir faire face à des problèmes de liquidité ou de solvabilité à court terme dans de telles situations de crise.

Les événements tels que la pandémie de COVID-19, qui a entraîné une chute spectaculaire de la demande de la part des passagers, touchent généralement plusieurs transporteurs simultanément. Des parties intéressées ont soulevé la question de savoir si certains transporteurs disposaient de niveaux de fonds propres suffisants au début de la crise, compte tenu des renflouements nationaux auxquels ils ont fait appel par la suite. Si de nombreux transporteurs font simultanément face à des problèmes de liquidité ou de solvabilité à court terme, le risque de répercussions généralisées sur la connectivité peut être accru, y compris une fois la crise passée. En outre, de nombreux transporteurs n'ont pas été en mesure de remplir leur obligation de rembourser les billets prépayés aux passagers lorsque les vols ont été annulés en masse.

1a. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec l'énoncé du problème.

	Pas du tout d'accord	Pas d'accord	Aucun avis /Je ne sais pas	D'accord	Tout à fait d'accord
Problème 1a: de nombreux transporteurs exploitent des avions avec de faibles réserves de trésorerie, ce qui peut avoir d'importantes répercussions sur la connectivité en cas de crise majeure.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

Problème 1b: le marché des services aériens de l'UE dans son ensemble doit faire face au coût élevé du capital, ce qui entrave la capacité des transporteurs à assainir leur bilan et à financer la transition écologique .

Le règlement exige que les transporteurs aériens de l'UE soient détenus majoritairement et effectivement contrôlés par des ressortissants ou des États membres de l'UE. Avant la pandémie de COVID-19, l'évaluation avait déjà permis de constater que les exigences actuelles en matière de propriété et de contrôle pouvaient rendre l'accès au capital plus difficile, en augmentant ainsi le coût. De nombreux transporteurs aériens enregistrent à présent des niveaux d'endettement plus élevés qu'au début de la

pandémie, ce qui pourrait augmenter davantage les coûts pour les compagnies aériennes et, par conséquent, nuire à la compétitivité du secteur. Ces facteurs peuvent également freiner la capacité du secteur à orienter les futurs fonds propres vers des investissements écologiques.

1b. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec l'énoncé du problème.

	Pas du tout d'accord	Pas d'accord	Aucun avis /Je ne sais pas	D'accord	Tout à fait d'accord
Problème 1b: Le marché des services aériens de l'UE dans son ensemble doit faire face au coût élevé du capital, ce qui entrave la capacité des transporteurs à assainir leur bilan et à financer la transition écologique.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

1c. Veuillez expliciter vos réponses aux questions de cette section (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

1d. Y a-t-il d'autres problèmes non mentionnés ici qui, selon vous, devraient être abordés en ce qui concerne la capacité financière, la résilience, la compétitivité ou la flexibilité opérationnelle des transporteurs?

3000 caractère(s) maximum

2. Une deuxième série de problèmes provient de la résilience insuffisante du cadre réglementaire qui régit les services aériens. Ces problèmes ne s'excluent pas mutuellement et la liste n'est pas exhaustive .

Problème 2a: les autorités ne sont pas toujours en mesure de surveiller efficacement la situation financière des transporteurs, ni de réagir efficacement lorsqu'elles détectent des difficultés financières .

L'autorité nationale compétente qui délivre une licence d'exploitation à un transporteur est chargée d'en surveiller la situation financière. De plus en plus, les transporteurs exercent leurs fonctions et leurs activités dans plusieurs États membres ou multiplient leur nombre de centres d'exploitation, ou les deux. Il ressort de l'évaluation qu'en conséquence, une unique autorité compétente pour l'octroi des licences peut rencontrer des difficultés dans l'exécution de ses fonctions de surveillance financière. La surveillance financière peut jouer un rôle important dans la détection précoce des difficultés financières, permettant aux autorités d'intervenir très tôt et d'en limiter les effets négatifs sur le marché.

Bien que les autorités soient tenues de suspendre ou de retirer la licence d'exploitation des transporteurs qui connaissent des difficultés financières, le règlement leur donne également la possibilité de leur accorder une licence d'exploitation temporaire à condition que la sécurité ne soit pas mise en péril et qu'il existe une possibilité réaliste de redressement financier satisfaisant. L'objectif de cette mesure est d'éviter le chaos associé à une interruption immédiate des services aériens, y compris pour les consommateurs, et de permettre le redressement financier du transporteur. Toutefois, l'évaluation a révélé que les licences temporaires ne constituaient pas toujours un cadre adéquat pour le redressement financier.

En réponse à la pandémie de COVID-19, le règlement (UE) 2020/696 a permis provisoirement aux autorités nationales de ne pas suspendre ou retirer la licence d'exploitation (ou de délivrer une licence temporaire) en cas de difficultés financières passagères dues à une baisse massive et soudaine du trafic aérien, pour autant que la sécurité ne soit pas mise en péril. Cette dérogation a expiré fin 2021.

2a. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec le problème énoncé.

	Pas du tout d'accord	Pas d'accord	Aucun avis /Je ne sais pas	D'accord	Tout à fait d'accord
Problème 2a: les autorités ne sont pas en mesure de surveiller la situation financière des transporteurs de manière efficace et régulière, ni de réagir efficacement lorsqu'elles détectent des difficultés financières.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

Problème 2b: les autorités ne sont pas en mesure de réagir aux situations de crise de manière suffisamment souple et opportune, par exemple en limitant les droits de trafic aérien ou en adaptant de toute urgence les obligations de service public (OSP).

Des problèmes liés à la procédure d'urgence existante pour les OSP en cas d'interruption soudaine du trafic avaient déjà été mis en évidence dans l'évaluation.

Face à une chute soudaine et massive des activités commerciales des compagnies aériennes en conséquence de la pandémie, les États membres n'ont pas réussi, en vertu des règles régissant les OSP, à adapter de toute urgence les OSP ou à mettre en place de nouvelles OSP pour garantir une connectivité de base et la sécurité de l'approvisionnement.

De même, la marge de manœuvre accordée sous certaines conditions aux États membres pour limiter ou interdire le trafic aérien en réaction à des problèmes inopinés en cas d'urgence à court terme est restreinte lorsque la crise dure plus de 14 jours. En outre, les autorités nationales et la Commission se voient imposer de lourdes charges procédurales. Le règlement (UE) 2020/696 a permis temporairement aux États membres de répondre à des problèmes consécutifs à la pandémie de COVID-19 susceptibles de perdurer, mais une solution à plus long terme est nécessaire.

2b. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec le problème énoncé.

	Pas du tout d'accord	Pas d'accord	Aucun avis /Je ne sais pas	D'accord	Tout à fait d'accord
Problème 2b: les autorités ne sont pas en mesure de réagir aux situations de crise de manière suffisamment souple et opportune, par exemple en limitant les droits de trafic aérien ou encore en adaptant de toute urgence les OSP ou en adoptant de nouvelles.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

2c. Veuillez expliciter vos réponses aux questions de cette section

3000 caractère(s) maximum

2d. Y a-t-il d'autres problèmes relatifs à la résilience du cadre réglementaire qui ne sont pas mentionnés ici et qui, selon vous, devraient être abordés, en particulier en ce qui concerne le rôle des autorités?

3000 caractère(s) maximum

Problème 3: les autorités nationales et européennes ne sont pas en mesure de prendre suffisamment en considération les préoccupations environnementales légitimes lorsqu'elles réglementent l'accès au marché des services aériens et imposent des obligations de service public

Dans le cadre de la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission, à l'horizon 2030, tous les déplacements collectifs programmés de moins de 500 km devraient être neutres en carbone. À l'heure actuelle, à titre d'exception à la règle générale, le règlement sur les services aériens permet aux pays de l'UE de limiter ou d'interdire temporairement le trafic aérien pour des raisons environnementales graves, en particulier lorsque d'autres modes de transport offrent un niveau de service approprié aux voyageurs souhaitant emprunter l'itinéraire concerné. D'autres critères, comme une durée limitée à trois ans, s'appliquent.

Il peut y avoir un manque de clarté quant aux situations dans lesquelles un État membre peut restreindre l'accès au marché pour des raisons environnementales et quant aux critères applicables. Le manque de clarté impose une charge administrative aux autorités nationales qui cherchent à introduire de telles mesures, ainsi qu'à la Commission, qui doit superviser ces mesures.

Parallèlement, les critères et les conditions pour imposer des obligations de service public offrent aux autorités une marge de manœuvre limitée pour ajouter des conditions environnementales spécifiques dans

les appels d'offres relatifs aux OSP relevant du transport aérien, par exemple afin d'exiger un certain degré de performance environnementale dans le cadre d'une OSP ou envisager d'autres modes de transport sur les itinéraires pour lesquels il est possible de remplacer les services aériens par d'autres solutions appropriées.

3a. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec l'énoncé du problème.

	Pas du tout d'accord	Pas d'accord	Aucun avis /Je ne sais pas	D'accord	Tout à fait d'accord
Problème 3a: les autorités nationales, lorsqu'elles imposent des obligations de service public, ne sont pas en mesure de prendre suffisamment en considération les préoccupations environnementales légitimes.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Problème 3b: les autorités nationales et européennes, lorsqu'elles réglementent l'accès au marché des services aériens, ne sont pas en mesure de prendre suffisamment en considération les préoccupations environnementales légitimes.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3b. Veuillez expliquer les raisons de votre choix (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

3c. Y a-t-il d'autres problèmes non mentionnés ici qui, selon vous, devraient être abordés en ce qui concerne la capacité des autorités à prendre en considération les préoccupations environnementales?

3000 caractère(s) maximum

L'Etat français a interdit toute desserte aérienne entre Bordeaux et Paris-Orly (Loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets) en raison d'une alternative en train rapide directe en moins de 2h30.

Selon nos estimations, l'arrêt total de cette ligne aérienne (trafic de 550.000 passagers en 2019, deux ans après la mise service de la LGV Sud Europe Atlantique) représente une perte de plus de 3000 sièges quotidiens, qui s'ajoute aux 3000 sièges quotidiens retirés en septembre 2021 sur les TGV (arrêt de 3 TGV AR/jour directs Paris-Bordeaux sur les 16,5 en période nominale). Or cette ligne aérienne Bordeaux-Orly est indispensable au développement économique et à l'aménagement du territoire, au-delà même de la métropole bordelaise. Il aurait fallu pouvoir conserver 1 à 2 fréquences par jour, notamment les pré- et post-acheminements. En effet, les taux de correspondance sont de 20% (DOM-TOM, Maghreb, Amérique Nord). Cette desserte aérienne est essentielle et très utilisée par le secteur industriel, notamment aéronautique et spatial de l'ouest de l'agglomération bordelaise. D'un point de vue local, cette desserte est complémentaire au train, compte tenu d'un accès difficile à la gare St Jean notamment pour le Nord du département de la

Gironde. D'autant que, l'impact environnemental de l'arrêt de cette desserte aérienne ne prend pas en compte les reports modaux, notamment par la route pour rejoindre les gares de Bordeaux Saint-Jean, et l'aéroport d'Orly depuis la gare de Massy.

La Région Nouvelle-Aquitaine s'interroge sur la conformité de cette décision d'interdiction par l'Etat français de toute desserte aérienne entre Bordeaux et Paris-Orly, d'une part au regard des directives européennes et, d'autre part, en raison d'une corrélation non démontrée, à ce stade, entre l'urgence climatique et l'existence de cette liaison aérienne en particulier.

Pour autant, la stratégie aéroportuaire de la Région Nouvelle-Aquitaine est résolument orientée vers la préservation de l'environnement. En effet, cette stratégie intègre un volet environnemental en lien avec la feuille de route Néo Terra de la Région. Tous les aéroports de Nouvelle-Aquitaine sont ainsi engagés dans la démarche Airport Carbon Accreditation en faveur de la neutralité carbone et mènent des actions en faveur de la biodiversité à l'intérieur des zones aéroportuaires. L'une des ambitions de la Région est d'ailleurs d'intégrer les aéroports dans l'objectif de faire de la Nouvelle-Aquitaine le territoire de l'industrie aéronautique « verte » définie par la Plan Maryse Bastié et le plan Nouvelle-Aquitaine Rebond. Les aéroports sont des actifs « non renouvelables » sur lesquels il faut pouvoir compter pour accompagner les défis technologiques qui feront le transport aérien du futur.

Problème 4: les autorités du travail éprouvent quelquefois des difficultés à faire appliquer pleinement le droit du travail en vigueur au personnel navigant.

Le marché intérieur a permis aux compagnies aériennes d'innover et d'exercer leurs activités à partir de plusieurs centres d'exploitation, et ce au profit de la connectivité, de la concurrence et des passagers. Il en résulte, selon l'évaluation, qu'il est désormais plus compliqué dans certains cas de déterminer quel droit du travail national s'applique au personnel navigant. De nombreuses parties intéressées estiment qu'il existe un lien entre cette situation et l'inefficacité du contrôle de l'application des règles nationales existantes en matière de droit du travail dans les pays responsables, au détriment du personnel navigant et des concurrents. Les autorités compétentes ne sont pas toujours informées de l'affectation de personnel navigant à un centre d'exploitation présent sur leur territoire.

4a. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec l'énoncé du problème.

	Pas du tout d'accord	Pas d'accord	Aucun avis /Je ne sais pas	D'accord	Tout à fait d'accord
Problème 4: les autorités du travail éprouvent quelquefois des difficultés à faire appliquer pleinement le droit du travail en vigueur au personnel navigant.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4b. Veuillez expliquer les raisons de votre choix (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

4c. Y a-t-il d'autres problèmes non mentionnés ici qui, selon vous, devraient être abordés en ce qui concerne l'application du droit du travail en vigueur au personnel navigant? (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

Problème 5: les consommateurs ne sont pas toujours en mesure de faire des choix pleinement éclairés en ce qui concerne les billets d'avion.

Le règlement exige que les tarifs aériens mentionnent les conditions applicables lorsqu'ils sont proposés ou publiés, sous quelque forme que ce soit, y compris sur l'internet, non seulement par les transporteurs aériens, mais aussi par les intermédiaires, quels qu'ils soient. Le prix définitif doit être précisé à tout moment et inclure le tarif des passagers ainsi que l'ensemble des taxes, des redevances, des suppléments et des droits applicables inévitables et prévisibles à la date de publication. Les taxes, redevances et droits applicables doivent également être affichés séparément lorsqu'ils ont été additionnés au tarif des passagers. L'évaluation a mis en évidence des lacunes en ce qui concerne le remboursement en cas d'annulation volontaire de la part du passager, parce que les taxes, redevances et droits applicables ne sont pas nécessairement identiques aux éléments remboursables définis dans les conditions générales de t r a n s p o r t .

Les suppléments de prix optionnels doivent être communiqués de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute procédure de réservation et leur acceptation par le client doit résulter d'une démarche explicite. L'évaluation a conclu que les règles actuelles en matière de transparence des prix ne semblent pas permettre aux passagers de comparer effectivement les prix compte tenu du recours de plus en plus fréquent aux suppléments de prix optionnels. Les compagnies aériennes appliquent des modèles de tarification différents et classent différemment leurs suppléments de prix optionnels. Certaines compagnies aériennes incluent dans leur billet de base des options et des services (comme la possibilité de s'asseoir auprès d'autres personnes incluses dans la même réservation, de choisir son siège, d'emporter un bagage à main, d'enregistrer un bagage en soute, de consommer des boissons ou des repas). D'autres proposent ces options et services moyennant des frais supplémentaires, ce qui leur permet de maintenir le prix du billet de base plus bas et laisse une plus grande liberté de choix au consommateur.

5a. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec le problème et les différents aspects décrits ci-dessus.

	Tout à fait d'accord	D'accord	Aucun avis /Je ne sais pas	Pas d'accord	Pas du tout d'accord
Problème 5: les consommateurs ne sont pas toujours en mesure de faire des choix pleinement éclairés en ce qui concerne les billets d'avion	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5a. Les consommateurs ne sont pas suffisamment informés de ce qui est remboursable s'ils décident d'annuler leur billet.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5b. Le prix final à payer n'est pas toujours clair pour les consommateurs.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5c. Les consommateurs ne sont pas en mesure de comparer effectivement les tarifs des différents billets proposés.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5b. Veuillez expliquer les raisons de votre choix (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

5c. Y a-t-il d'autres problèmes non mentionnés ici qui, selon vous, devraient être abordés en ce qui concerne les consommateurs et les billets d'avion? (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

Section C. Avis sur les objectifs et les mesures stratégiques envisageables

6. Conformément aux orientations fixées par la stratégie de mobilité durable et intelligente, l'objectif général de la présente initiative est de façonner un secteur européen des services aériens plus résilient et plus durable, tout en maintenant le plus haut niveau de sécurité aérienne et en continuant à assurer la connectivité et la concurrence dans le secteur, à protéger les intérêts des consommateurs et à préserver des emplois de qualité.

6. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec cet objectif général.

- Tout à fait d'accord
- Plutôt d'accord
- Ni d'accord ni pas d'accord
- Plutôt pas d'accord
- Pas du tout d'accord
- Sans opinion

6a. Les objectifs spécifiques de cette initiative ont pour but de répondre plus en détail aux problèmes décrits ci-dessus et à orienter le choix des mesures stratégiques. Six objectifs spécifiques envisageables ont été recensés.

6a. Veuillez noter de 1 (peu pertinent) à 5 (très pertinent) la pertinence des objectifs ci-dessous. Il est possible d'attribuer la même note à plus d'un objectif et la liste n'est pas exhaustive. Il n'est pas obligatoire de tous les noter.

	1	2	3	4	5
Promouvoir la résilience et la compétitivité du marché des services aériens de l'UE	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Permettre aux autorités de réagir aux situations de crise de manière souple et opportune	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Veiller à ce que les autorités soient en mesure de s'acquitter efficacement de leurs missions	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Promouvoir une connectivité durable sur le plan écologique pour toutes les régions de l'UE	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Promouvoir une connectivité socialement responsable pour toutes les régions de l'UE	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Aider les consommateurs à faire des choix plus éclairés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Autre (veuillez préciser ci-dessous)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6b. Veuillez expliquer les raisons de votre choix (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

6c. D'autres objectifs spécifiques devraient-ils être envisagés en réponse aux problèmes décrits ci-dessus? (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

7. Les tableaux ci-dessous contiennent un certain nombre de mesures envisageables en réponse à la première série de problèmes concernant la capacité financière du marché des services aériens dans son ensemble, sa résilience et sa compétitivité.

Veuillez noter de 1 (la moins pertinente) à 5 (la plus pertinente) les mesures dans le tableau ci-dessous. Il n'est pas obligatoire de toutes les noter. Les mesures stratégiques décrites ci-dessous sont sans préjudice de l'instrument utilisé et peuvent allier des modifications du règlement, une législation non contraignante (y compris des orientations) et un meilleur contrôle de l'application des règles. Compte tenu de la nature complexe et multidimensionnelle des problèmes, ces approches ne s'excluent pas nécessairement l'une l'autre.

7a. Mesures envisageables en réponse au problème 1a

	1	2	3	4	5
Encourager les transporteurs de passagers à augmenter leurs réserves de trésorerie (au-delà des niveaux minimaux requis) en dehors des temps de crise	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Préciser que les autorités nationales doivent évaluer la capacité des transporteurs à faire face à des scénarios de type pandémie dans le cadre de leurs fonctions de surveillance financière.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Augmenter le montant des fonds propres dont les transporteurs de passagers doivent disposer (à un montant équivalent à 6 ou 9 mois de coûts fixes et de charges d'exploitation, par exemple)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Imposer aux transporteurs de passagers de mettre en place des mécanismes supplémentaires qui leur permettront de conserver des liquidités suffisantes en cas de crise	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

7b. Mesures envisageables en réponse au problème 1b

	1	2	3	4	5
Préciser davantage l'application des exigences actuelles en matière de propriété et de contrôle, par exemple dans le cas de structures de propriété complexes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Supprimer ou réduire la limite imposée pour la prise de participation dans des transporteurs de l'Union par des ressortissants de pays tiers, mais conserver l'exigence que le contrôle effectif soit entre les mains de l'UE	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Supprimer ou réduire les limites en matière de propriété et de contrôle des transporteurs de l'UE imposées à certains types d'investisseurs institutionnels extérieurs à l'UE tels que les fonds de pension	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Supprimer ou réduire les limites en matière de propriété et de contrôle des transporteurs de l'UE imposées aux investisseurs provenant de certains pays tiers (veuillez préciser ci-dessous)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Supprimer ou réduire les limites en matière de propriété et de contrôle des transporteurs de l'UE imposées à tous les investisseurs extérieurs à l'UE	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

7c. Veuillez expliquer les raisons de votre choix (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

7d. D'autres mesures devraient-elles être envisagées en réponse à cette série de problèmes? (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

8. Au cours de la pandémie de COVID-19, l'UE a temporairement modifié le règlement sur les services aériens afin de laisser aux États membres la possibilité de ne pas retirer ou suspendre la licence d'exploitation des transporteurs aériens connaissant des difficultés financières (et/ou de leur délivrer une licence temporaire) à condition que la sécurité ne soit pas mise en péril et qu'il existe une possibilité réaliste de redressement financier satisfaisant dans les 12 mois. La Commission s'est vu accorder le pouvoir de proroger la période de mise en application de cette mesure, qu'elle a exercé une fois pour reporter d'un an la date d'expiration initiale, du 31 décembre 2020 au 31 décembre 2021.

8a. Sur une échelle de 1 (pas du tout d'accord) à 5 (tout à fait d'accord), quelle est votre opinion sur le succès de cette mesure en matière d'efficacité, d'efficience, de pertinence et de cohérence?

	1	2	3	4	5
Cette mesure était efficace	<input type="radio"/>				
Cette mesure était efficiente	<input type="radio"/>				
Cette mesure était pertinente	<input type="radio"/>				
Cette mesure était cohérente avec la législation et les orientations existantes et/ou avec d'autres mesures prises	<input type="radio"/>				
Cette mesure était proportionnée	<input type="radio"/>				

8b. Veuillez expliquer les raisons de votre choix (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

9. Au cours de la pandémie de COVID-19, l'UE a modifié temporairement le règlement sur les services aériens afin de permettre aux États membres de disposer d'une plus grande marge de manœuvre dans l'interdiction ou la limitation du trafic aérien en réaction à des problèmes consécutifs à la pandémie susceptibles de perdurer. Cette mesure était en vigueur jusqu'au 31 décembre 2020. La Commission s'est vu accorder le pouvoir de proroger la période de mise en application cette mesure, mais ne l'a pas exercé, parce qu'elle a estimé que d'autres mesures sanitaires adoptées étaient plus appropriées et ne justifiaient plus d'imposer des limitations au trafic aérien au sein de l'UE.

9a. Sur une échelle de 1 (pas du tout d'accord) à 5 (tout à fait d'accord), quelle est votre opinion sur le succès de cette mesure en matière d'efficacité, d'efficience, de pertinence et de cohérence?

	1	2	3	4	5
Cette mesure était efficace	<input type="radio"/>				

Cette mesure était efficace	<input type="radio"/>				
Cette mesure était pertinente	<input type="radio"/>				
Cette mesure était cohérente avec la législation et les orientations existantes et/ou avec d'autres mesures prises	<input type="radio"/>				
Cette mesure était proportionnée	<input type="radio"/>				

9b. Veuillez expliquer les raisons de votre choix (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

10. Durant la crise, les services de la Commission ont publié des orientations sur les mesures d'urgence temporaires que pouvaient prendre les États membres pour garantir une connectivité de base du transport aérien pendant la pandémie, alors que les compagnies aériennes avaient interrompu la plupart de leurs activités commerciales.

10a. Sur une échelle de 1 (pas du tout d'accord) à 5 (tout à fait d'accord), quelle est votre opinion sur le succès de cette mesure en matière d'efficacité, d'efficience, de pertinence et de cohérence?

	1	2	3	4	5
Cette mesure était efficace	<input type="radio"/>				
Cette mesure était efficiente	<input type="radio"/>				
Cette mesure était pertinente	<input type="radio"/>				
Cette mesure était cohérente avec la législation et les orientations existantes et/ou avec d'autres mesures prises	<input type="radio"/>				
Cette mesure était proportionnée	<input type="radio"/>				

10b. Veuillez expliquer les raisons de votre choix (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

11. Le tableau ci-dessous contient un certain nombre de mesures envisageables en réponse à la deuxième série de problèmes concernant la résilience insuffisante du cadre réglementaire des services aériens.

Veuillez noter de 1 (la moins pertinente) à 5 (la plus pertinente) les mesures dans le tableau ci-dessous. Il n'est pas obligatoire de toutes les noter. Les mesures stratégiques décrites ci-dessous sont sans préjudice de l'instrument utilisé et peuvent allier des modifications du règlement, une

législation non contraignante (y compris des orientations) et un meilleur contrôle de l'application des règles. Compte tenu de la nature complexe et multidimensionnelle des problèmes, ces approches ne s'excluent pas nécessairement l'une l'autre.

11a. Mesures envisageables en réponse au problème 2a

	1	2	3	4	5
Apporter davantage de souplesse et de clarté pour permettre aux autorités nationales de réagir aux situations dans lesquelles un transporteur doit faire face à des difficultés financières, notamment en leur donnant la possibilité de délivrer une licence temporaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Apporter davantage de souplesse et de clarté pour permettre aux autorités nationales de réagir aux situations dans lesquelles un transporteur doit faire face à des difficultés financières, sans leur donner la possibilité de délivrer une licence temporaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

11b. Mesures envisageables en réponse au problème 2b

	1	2	3	4	5
Autoriser les États membres à limiter le trafic aérien pendant une durée supérieure à 14 jours (durée actuelle) en réaction à une crise soudaine susceptible de perdurer, tout en continuant d'imposer des conditions strictes à ce droit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Permettre à l'UE de réagir plus rapidement afin que les États membres puissent prendre des mesures d'urgence et limiter le trafic aérien en réaction à une crise soudaine (par exemple en habilitant la Commission à adopter des actes délégués)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Prévoir des procédures plus souples pour adapter les obligations de service public ou en mettre en place de nouvelles en cas d'urgence ou de crise, sans porter atteinte aux principes du marché unique ou à la jurisprudence existante (en particulier en matière d'aides d'État)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

11c. Veuillez expliquer les raisons de votre choix (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

11d. D'autres mesures devraient-elles être envisagées en réponse à cette série de problèmes? (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

12. Le tableau ci-dessous contient un certain nombre de mesures envisageables en réponse au **t r o i s i è m e** **p r o b l è m e**.

Veillez noter de 1 (la moins pertinente) à 5 (la plus pertinente) les mesures dans le tableau ci-dessous. Il n'est pas obligatoire de toutes les noter. Les mesures stratégiques décrites ci-dessous sont sans préjudice de l'instrument utilisé et peuvent allier des modifications du règlement, une législation non contraignante (y compris des orientations) et un meilleur contrôle de l'application des règles. Ces mesures ne s'excluent pas mutuellement et une combinaison de mesures pourrait être envisagée.

12a. Mesures envisageables en réponse au problème 3a

	1	2	3	4	5
Permettre aux pays de l'UE d'ajouter des critères de durabilité aux obligations de service public (par exemple en leur donnant la possibilité d'imposer sur les routes concernées l'utilisation d'aéronefs de transport régional à l'empreinte carbone la plus faible, en veillant à ce que leur capacité soit adaptée au volume requis dans les OSP, ou en intégrant d'autres modes de transport lorsqu'il est possible de remplacer les services aériens par d'autres solutions appropriées)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Imposer aux pays de l'UE d'ajouter des critères de durabilité aux obligations de service public (par exemple en imposant sur les routes concernées l'utilisation d'aéronefs de transport régional à l'empreinte carbone la plus faible, en veillant à ce que leur capacité soit adaptée au volume requis dans les OSP, ou en intégrant d'autres modes de transport lorsqu'il est possible de remplacer les services aériens par d'autres solutions appropriées)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Allonger la durée des contrats d'obligation de service public, si cela est justifié dans le cadre d'une obligation de déployer des aéronefs de nouvelle génération sur les routes faisant l'objet d'une OSP	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

12b. Mesures envisageables en réponse au problème 3b

	1	2	3	4	5
Les autorités ne doivent avoir la possibilité d'interdire ou de limiter le trafic aérien pour des raisons environnementales que s'il existe des modes de transport plus durables offrant une connectivité comparable (au niveau de la fréquence et des horaires, par exemple) pour la liaison concernée	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Les autorités doivent avoir la possibilité d'interdire ou de limiter le trafic aérien pour des raisons environnementales sans aucune autre condition	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les autorités doivent avoir la possibilité d'imposer des conditions telles que des tarifs de passagers minimaux (qui ne soient pas inférieurs aux taxes, redevances et droits applicables, par exemple) afin d'encourager l'utilisation de modes de transport plus durables offrant une connectivité comparable pour la liaison concernée	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avant d'interdire ou de limiter le trafic aérien pour des raisons environnementales ou d'imposer des conditions, l'autorité compétente doit consulter les parties intéressées et évaluer précisément l'incidence environnementale, sociale et économique, à court et à long terme	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Toute limitation ou interdiction du trafic aérien pour des raisons environnementales doit être limitée dans le temps et faire l'objet d'un réexamen après quelques années	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Les autorités ne doivent plus avoir la possibilité d'interdire ou de limiter le trafic aérien pour des raisons environnementales; l'objectif consistant à rendre les déplacements neutres en carbone doit être poursuivi par d'autres moyens, par exemple en promouvant une amélioration de la qualité, de la fréquence et des horaires proposés par d'autres modes de transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

12c. Veuillez expliquer les raisons de votre choix (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

Afin de prendre davantage en compte les préoccupations environnementales, le maintien d'une ligne OSP alors que la même route aérienne, par ailleurs non financée par des aides publiques, est proposée à des horaires équivalents depuis un aéroport proche peut être une source de réflexion.

A titre d'exemple, les lignes Pau-Paris-Orly et Tarbes-Paris-Orly : à Pau, la ligne est non subventionnée (350.000 pax ; 6 fréquences quotidiennes avant crise) alors qu'à Tarbes la ligne OSP est autorisée par l'Union Européenne en étant financée par l'Etat et les collectivités locales (100.000 pax ; 3 fréquences quotidiennes). Cette ligne OSP vient d'ailleurs d'être renouvelée pour la période 2022-2026. Or, le temps de trajet en voiture d'aéroport à aéroport est de 35mn via l'Autoroute A64 pour une distance de 50km dont 36km sur autoroute. Il pourrait donc paraître pertinent de rabattre ce trafic vers Pau.

12d. D'autres mesures devraient-elles être envisagées en réponse à cette série de problèmes? (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

13. Le tableau ci-dessous contient un certain nombre de mesures envisageables en réponse au quatrième problème concernant la difficulté quelquefois éprouvée par les autorités à faire appliquer pleinement le droit du travail en vigueur au personnel navigant.

13a. Veuillez noter de 1 (la moins pertinente) à 5 (la plus pertinente) les mesures dans le tableau ci-dessous. Il n'est pas obligatoire de toutes les noter. Les mesures stratégiques décrites ci-dessous sont sans préjudice de l'instrument utilisé et peuvent allier des modifications du règlement, une législation non contraignante (y compris des orientations) et un meilleur contrôle de l'application des règles. Ces mesures ne s'excluent pas mutuellement et une combinaison de mesures pourrait être envisagée.

	1	2	3	4	5

Imposer aux transporteurs d'informer les autorités compétentes lorsqu'ils affectent du personnel navigant à un centre d'exploitation situé en dehors de leur principal établissement afin de contribuer à un meilleur contrôle de l'application du droit du travail en vigueur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Définir clairement ce qui constitue un centre d'exploitation situé en dehors du principal établissement du transporteur afin de contribuer à un meilleur contrôle de l'application du droit du travail en vigueur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

13b. Veuillez expliquer les raisons de votre choix (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

13c. D'autres mesures devraient-elles être envisagées en réponse à cette série de problèmes? (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

14. Le tableau ci-dessous contient un certain nombre de mesures envisageables en réponse au cinquième problème concernant le fait que les consommateurs ne sont pas toujours en mesure de faire des choix pleinement éclairés en ce qui concerne les billets d'avion.

14a. Veuillez noter de 1 (la moins pertinente) à 5 (la plus pertinente) les mesures dans le tableau ci-dessous. Il n'est pas obligatoire de toutes les noter. Les mesures stratégiques décrites ci-dessous sont sans préjudice de l'instrument utilisé et peuvent allier des modifications du règlement, une législation non contraignante (y compris des orientations) et un meilleur contrôle de l'application des règles. Ces mesures ne s'excluent pas mutuellement et des combinaisons de mesures pourraient également être envisagées.

	1	2	3	4	5
Imposer à toute personne affichant des offres pour des billets d'avion de communiquer clairement quels éléments de prix sont remboursables en cas d'annulation de la part du passager ou de non-présentation à l'embarquement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Imposer à toute personne diffusant des offres pour des billets d'avion de continuer à afficher clairement la ventilation actuelle du tarif des passagers, des taxes, des droits et des redevances	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Imposer à toute personne affichant des offres pour des billets d'avion d'indiquer clairement ce qui est inclus dans le billet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Imposer à toute personne affichant des offres pour des billets d'avion d'indiquer clairement si certains services communs ne sont pas inclus dans le billet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Imposer aux compagnies aériennes d'inclure certaines options et certains services dans leurs billets les plus basiques (par exemple la possibilité de s'asseoir auprès d'autres personnes incluses dans la même réservation, de choisir son siège, d'emporter un bagage à main, de consommer des boissons ou des repas, d'enregistrer un bagage en soute)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Imposer aux compagnies aériennes, lorsqu'elles proposent ou publient des tarifs aériens, de fournir des informations concernant les efforts qu'elles déploient en vue de réduire leurs émissions, de sorte à permettre aux consommateurs de faire des choix éclairés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Harmoniser les règles en matière de transparence des prix avec les initiatives visant à promouvoir des modes de transport plus durables	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Préciser les cas concernés et les critères requis pour que les pays de l'UE encouragent la transparence envers les consommateurs quant à l'empreinte carbone des vols qu'ils envisagent	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

14b. Veuillez expliquer les raisons de votre choix (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

14c. D'autres mesures devraient-elles être envisagées en réponse à cette série de problèmes? (facultatif)

3000 caractère(s) maximum

15. Si vous souhaitez ajouter d'autres informations entrant dans le cadre du présent questionnaire, vous pouvez le faire ici.

3000 caractère(s) maximum

16. Vous pouvez, si vous le souhaitez, joindre un document concis, par exemple un document contenant des éléments supplémentaires à l'appui de vos réponses ou un document dans lequel vous précisez votre position. La taille du fichier ne peut pas dépasser 1 Mo. *Veillez noter que le document que vous chargerez sera publié en même temps que vos réponses au questionnaire, qui constituent la contribution essentielle à cette consultation publique. Ce document est facultatif et servira de référence complémentaire pour mieux comprendre votre point de vue.*

Seuls les fichiers du type pdf,txt,doc,docx,odt,rtf sont autorisés

Contact

MOVE-E1-SECRETARIAT@ec.europa.eu