

N° 434

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

Enregistré à la Présidence du Sénat le 9 avril 2014

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1)
sur le projet de loi autorisant la ratification de l'accord sur la création d'un espace
aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de
Moldavie,

Par Mme Josette DURRIEU,

Sénatrice

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Louis Carrère, président ; MM. Christian Cambon, Jean-Pierre Chevènement, Robert del Picchia, Mme Josette Durrieu, MM. Jacques Gautier, Robert Hue, Jean-Claude Peyronnet, Xavier Pintat, Yves Pozzo di Borgo, Daniel Reiner, vice-présidents ; Mmes Leila Aïchi, Joëlle Garriaud-Maylam, MM. Gilbert Roger, André Trillard, secrétaires ; M. Pierre André, Mme Kalliopi Ango Ela, MM. Bertrand Auban, Jean-Michel Baylet, René Beaumont, Pierre Bernard-Reymond, Jacques Berthou, Jean Besson, Michel Billout, Jean-Marie Bockel, Michel Boutant, Jean-Pierre Cantegrit, Luc Carvounas, Pierre Charon, Marcel-Pierre Cléach, Raymond Couderc, Jean-Pierre Demerliat, Mme Michelle Demessine, MM. André Dulait, Hubert Falco, Jean-Paul Fournier, Pierre Frogier, Jacques Gillot, Mme Nathalie Goulet, MM. Alain Gournac, Jean-Noël Guérini, Joël Guerriau, Gérard Larcher, Robert Laufoaulu, Jeanny Lorgeoux, Rachel Mazuir, Christian Namy, Alain Néri, Jean-Marc Pastor, Philippe Paul, Bernard Piras, Christian Poncelet, Roland Povinelli, Jean-Pierre Raffarin, Jean-Claude Requier, Richard Tuheiava, André Vallini.

Voir le(s) numéro(s) :

Sénat : 167 et 435 (2013-2014)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE : L'ESPACE AÉRIEN COMMUN, UN VECTEUR PRIVILÉGIÉ DE LA POLITIQUE EUROPÉENNE EN MATIÈRE D'AVIATION	7
I. LA MISE EN ŒUVRE DES CONDITIONS D'UNE OUVERTURE PROGRESSIVE DES RELATIONS AÉRIENNES	7
A. UNE PREMIÈRE ÉTAPE : LES ACCORDS BILATÉRAUX	7
B. LA CRÉATION D'ESPACES AÉRIENS COMMUNS	9
II. LA SÉCURISATION DES OPÉRATIONS DE TRANSPORT AÉRIEN AVEC LA MOLDAVIE	12
A. UN ACCORD À FORTE DIMENSION POLITIQUE	12
1. <i>Le rapprochement avec l'Union européenne, une priorité moldave</i>	12
2. <i>Un accord politique fondé sur le partage d'une culture aéronautique</i>	13
B. UN LIEN CONVENTIONNEL EUROPÉEN, EN L'ABSENCE D'UN ACCORD BILATÉRAL FRANCO-MOLDAVE	14
1. <i>Des négociations rapides</i>	14
2. <i>Une ouverture progressive du marché aérien</i>	15
3. <i>... corrélée à l'harmonisation de la législation moldave dans le domaine aérien</i>	16
4. <i>Un accord spécifique</i>	18
SECONDE PARTIE : UN CADRE JURIDIQUE UNIQUE POUR L'EXPLOITATION DES SERVICES AÉRIENS	21
I. LA MISE EN PLACE D'UN CADRE CONCURRENTIEL ÉQUITABLE	21
A. LES TRANSPORTEURS AÉRIENS ET LEURS DROITS	21
1. <i>L'offre de service</i>	21
2. <i>Les autorisations d'exploitation</i>	24
B. UN ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL LOYAL	25
1. <i>L'ouverture à la concurrence</i>	25
2. <i>... progressive et conditionnée</i>	27
II. L'HARMONISATION CORRÉLATIVE DES NORMES	28
1. <i>La sécurité et sûreté aériennes</i>	28
2. <i>Les normes environnementales et sociales</i>	29

III. LES STIPULATIONS TRADITIONNELLES	30
A. LA MISE EN OEUVRE DE L'ACCORD	30
1. <i>Une application sous contrôle</i>	30
2. <i>L'articulation avec les autres traités</i>	31
B. LA « VIE » DE L'ACCORD	32
1. <i>L'entrée en vigueur</i>	32
2. <i>La fin de l'accord</i>	32
CONCLUSION	33
EXAMEN EN COMMISSION	35
ANNEXE I TABLEAU DE DONNÉES SYNTHÉTIQUES SUR LA MOLDAVIE	37
ANNEXE II CARTE GÉOGRAPHIQUE	38
ANNEXE III PRINCIPAUX ÉLÉMENTS HISTORIQUES, POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES SUR LA MOLDAVIE	39

Mesdames, Messieurs,

Le Sénat est saisi du **projet de loi n° 167 (2013-2014)** autorisant la ratification de l'accord sur la **création d'un espace aérien commun** entre **l'Union européenne** et ses Etats membres et la République de **Moldavie**.

Ancienne république de l'Union soviétique, indépendante depuis 1991, elle a subi un affrontement violent en 1992 qui s'est soldé par la proclamation de la sécession de la Transnistrie, partie est du territoire la plus riche.

Depuis lors, la Moldavie a initié un renouvellement profond de ses institutions. Ce petit pays constitue **l'un des seize partenaires de la politique européenne de voisinage**, avec l'Algérie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Belarus, l'Egypte, la Géorgie, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, le Maroc, les territoires palestiniens occupés, la Syrie, la Tunisie et l'Ukraine.

Mise en place en 2004, cette politique vise à encourager des relations plus étroites avec les pays limitrophes de l'Union européenne aux fins de promotion de la prospérité, de la stabilité et de la sécurité dans ces régions.

Déclinée dans le domaine de l'aviation civile, elle se traduit notamment par la création « d'espaces aériens communs » afin de favoriser les échanges avec les pays du voisinage.

Le présent accord, soumis à votre examen, a été signé le 26 juin 2012. Paré d'une **forte dimension politique**, il illustre donc la politique de coopération avec ces pays voisins dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la gestion du trafic aérien.

Plus précisément, **cet accord tend à établir un cadre unique** pour l'exploitation des services aériens entre l'Union européenne et le territoire moldave, fondé sur **une ouverture de marché progressive corrélée à une harmonisation des normes**.

PREMIÈRE PARTIE : L'ESPACE AÉRIEN COMMUN, UN VECTEUR PRIVILÉGIÉ DE LA POLITIQUE EUROPÉENNE EN MATIÈRE D'AVIATION

Le présent accord contribue non seulement à renforcer des liens politiques tissés depuis deux décennies avec l'Union européenne mais vise, d'une manière plus générale au-delà des aspects sectoriels, à l'intégration économique et réglementaire de la République de Moldavie.

I. LA MISE EN ŒUVRE DES CONDITIONS D'UNE OUVERTURE PROGRESSIVE DES RELATIONS AÉRIENNES

A. UNE PREMIÈRE ÉTAPE : LES ACCORDS BILATÉRAUX

La compétence de l'Union européenne en matière de transport aérien international entre les Etats membres et les pays tiers, a d'abord été **organisée par des accords bilatéraux**.

Leur cadre juridique résulte de l'application de la Convention relative à l'aviation civile internationale de 1944¹. Son article 1^{er} pose le principe de la souveraineté complète et exclusive des Etats contractants sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. En conséquence, aux termes de son article 6 « *aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un État contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit État conformément aux conditions de cette permission ou autorisation* ».

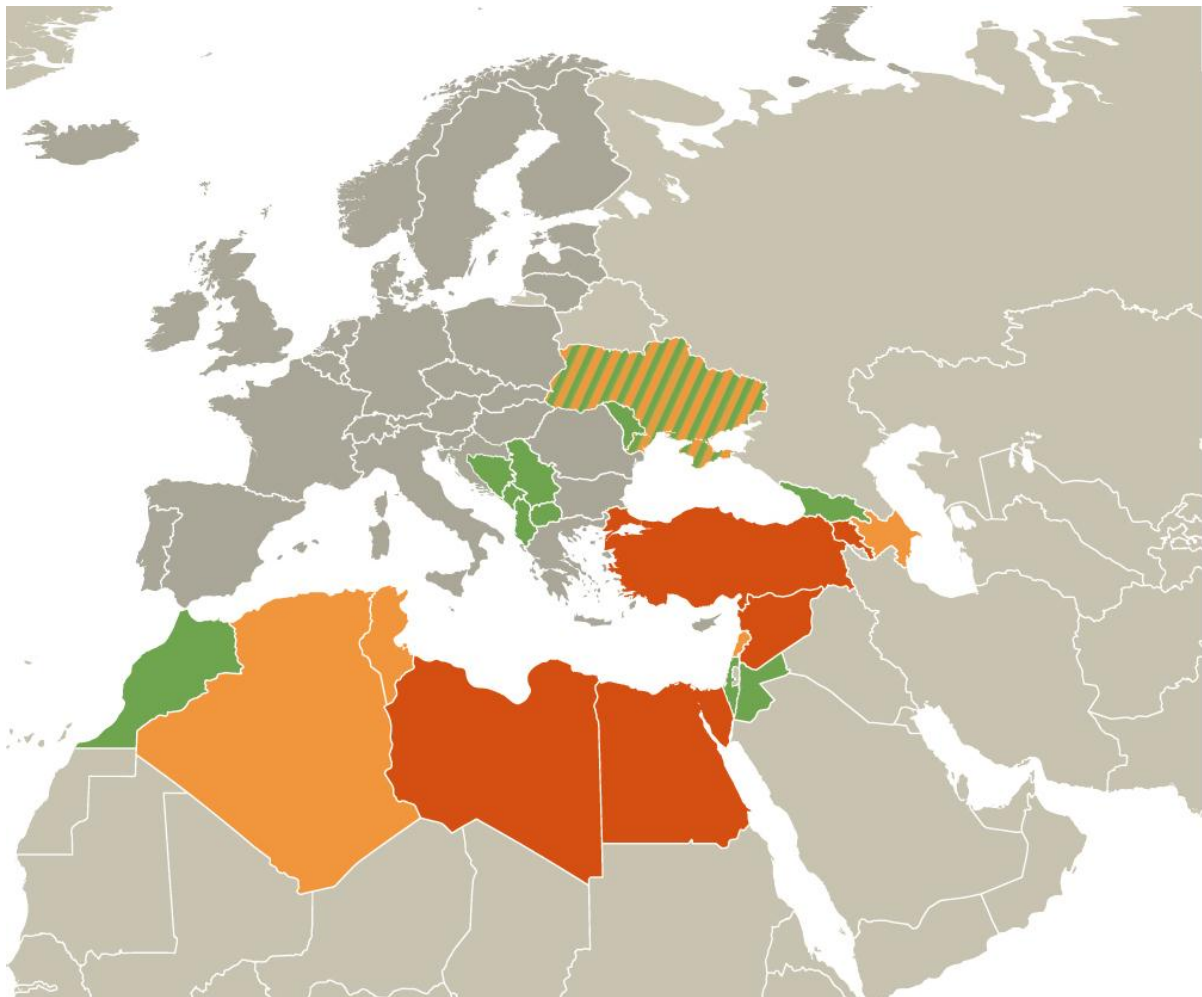
La compétence européenne a été consacrée par les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes du 5 novembre 2002², relatifs à des accords bilatéraux entre certains Etats membres et les Etats-Unis d'Amérique. Si la Cour n'a pas suivi la position de la Commission qui estimait que la Communauté disposait d'une compétence exclusive pour conclure des accords de transport aérien avec des pays tiers, elle a toutefois jugé que **certaines dispositions des accords bilatéraux conclus par les Etats membres empiétaient sur la compétence communautaire³**






¹ Convention conclue à Chicago le 7 décembre 1944.

² Cour de justice de l'Union européenne : <http://curia.europa.eu/> - Affaires C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 et C-476/98 concernant le Royaume-Uni, le Danemark, la Suède, la Finlande, la Belgique, le Luxembourg, l'Autriche et l'Allemagne.

³ La Cour a également jugé que certaines dispositions des accords représentaient une entrave à la liberté d'établissement. Les dispositions visées par la Cour sont de nature tarifaire ou relatives aux systèmes informatisés de réservation et à la gestion des créneaux horaires.

Figure n° 1 : Carte des accords aériens conclus avec les pays du voisinage européen



-  UE 28 + Islande, Liechtenstein, Norvège et Suisse
-  Accords signés : Maroc, Jordanie, Géorgie, Moldavie, Israël, Balkans occidentaux (Albanie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Ancienne République de Macédoine, Monténégro, Serbie et mission de l'ONU au Kosovo)
-  Accord en cours de signature (Ukraine)
-  Accords en cours de négociation : Liban, Azerbaïdjan, Tunisie, Algérie
-  Accords à prospector : Arménie, Turquie, Egypte, Libye, Syrie

Source : Direction générale de l'aviation civile

Les conclusions des arrêts précités ont été prises en compte par les institutions européennes afin de résoudre les problèmes juridiques ainsi soulevés. Tout d'abord, le Conseil « Transport » du 5 juin 2003 a autorisé la Commission à négocier un accord communautaire avec les Etats-Unis d'Amérique visant à établir un espace aérien sans frontière avec l'Union

européenne afin de remplacer les accords bilatéraux de l'ensemble des Etats membres.

Le Conseil de juin 2003 a également permis à la Commission de négocier des accords communautaires avec l'ensemble des pays tiers afin de remplacer certaines dispositions des accords bilatéraux, telles que celles relatives aux conditions de désignation des transporteurs aériens par les Etats membres, contraires au principe de la liberté d'établissement.

Puis, le Conseil a défini une **approche générale concernant la négociation par les Etats membres d'accords bilatéraux avec des pays tiers** traduite dans le cadre de l'adoption d'un règlement¹ du Parlement européen et du Conseil en date du 29 avril 2004.

B. LA CRÉATION D'ESPACES AÉRIENS COMMUNS

Si les arrêts de 2002 ont marqué l'émergence de la compétence de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation, **les principaux objectifs de cette politique extérieure ont été définis par la Commission européenne** dans sa communication du 11 mars 2005 « *Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté* », puis validés par le Conseil « Transport » de juin 2005.

L'un des volets de mise en œuvre de cette **politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation** civile est le **développement de « l'espace aérien commun »** avec les pays de la politique européenne de **voisinage** (Algérie, Arménie, Azerbaïdjan, Belarus, Egypte, Géorgie, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Maroc, territoires palestiniens occupés, Syrie, Tunisie et Ukraine).

Cette désignation doit s'entendre comme une référence à **un espace commercial commun** où les normes sont communes². En effet, cet espace est fondé sur l'accès mutuel aux marchés des transports aériens des parties contractantes, sur des conditions de concurrence équitables ainsi que sur le respect des mêmes règles, notamment dans les domaines de la sécurité, de la sûreté, de la gestion du trafic aérien, de l'harmonisation sociale et de l'environnement.

¹ Règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers

² Si les accords avec les partenaires clés de l'Union européenne affichent l'objectif de la convergence des réglementations afin d'assurer la mise en œuvre de standards élevés pour le transport aérien et réduire les distorsions de concurrence, les accords avec les pays du voisinage ont pour objet l'harmonisation des règles applicables au transport aérien sur la base des normes européennes.

C'est ainsi **qu'ont déjà été conclus des accords** de transport aérien avec les pays des Balkans occidentaux, l'Islande et la Norvège (dit accord « EACE »)¹, avec le Maroc en 2006² puis avec la Géorgie³ et la Jordanie⁴ en 2010.

L'accord moldave de 2012 s'inscrit dans cette politique de mise en œuvre d'un espace aérien commun avec les pays voisins. Plus récemment, un accord a été conclu, en juin 2013, avec Israël. Par ailleurs, la Commission européenne dispose également de l'autorisation du Conseil afin de négocier avec l'Algérie, l'Azerbaïdjan, le Liban et la Tunisie.

Ces accords avec les pays du voisinage présentent une **triple finalité, économique, juridique et politique.**

En premier lieu, ceux-ci visent à **développer les échanges avec de tels pays.** Ainsi, ils fixent les conditions d'une ouverture progressive et équitable des relations aériennes entre l'Union européenne et le pays voisin. Ils octroient, sous certaines conditions, le droit pour un transporteur aérien européen de pouvoir desservir tout aéroport d'un pays tiers au départ de n'importe quelle plateforme européenne et réciproquement. Ils se traduisent par la liberté pour les entreprises de transport d'ouvrir de nouvelles routes et de les exploiter sans restriction.

En deuxième lieu, ces accords unifient le cadre juridique applicable aux services de transport aérien entre les Etats membres et un Etat tiers car cette ouverture est corrélée à **l'harmonisation des normes** en matière de transport aérien, sur celles édictées par l'Union européenne.

En effet, ces conventions, dont le présent accord avec la Moldavie, imposent l'adoption et l'application par l'Etat contractant d'une partie substantielle de l'acquis communautaire en matière de transport aérien. Il apparaît que ces normes européennes comptent parmi les règles les plus strictes, notamment en matière de sécurité ou de sûreté et de protection des droits des passagers.

¹ Loi n° 2008-661 du 4 juillet 2008 autorisant la ratification de l'accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses États membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-et-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen.

² Loi n° 2007-306 du 5 mars 2007 autorisant la ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part.

³ Projet de loi n° 193 (2012-2013), en cours d'examen devant l'Assemblée nationale, autorisant la ratification de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part.

⁴ Projet de loi n° 194 (2012-2013), en cours d'examen devant l'Assemblée nationale, autorisant la ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie.

En dernier lieu, ces accords aériens présentent une **dimension politique significative** car ils s'inscrivent dans le contexte global de la politique européenne de voisinage mise en œuvre depuis 2004.

Il convient de souligner qu'à terme, la mise en œuvre de la politique extérieure européenne en matière de transports aériens pourrait conduire, selon les vœux de la Commission européenne, à « **fusionner** »¹ **certains de ces accords**.

Ainsi, votre rapporteure relève que l'article 25 de l'Accord prévoit explicitement la possibilité pour la Moldavie de rejoindre l'Espace aérien commun européen (EACE) mis en place en 2006 avec les pays des Balkans de l'ouest, l'Islande et la Norvège.

Toutefois, en réponse à votre rapporteure sur le calendrier de réalisation d'un tel objectif, il a été indiqué que « *cette éventualité n'a pas été abordée lors des réunions régulières de suivi de l'accord EACE, ni avec la Moldavie, et aucun calendrier n'est avancé à ce jour. Pour la Commission européenne, réunir les pays du voisinage signataires d'accords aériens avec l'Union européenne dans deux accords multipartites, l'un à l'intention des pays euro-méditerranéens, l'autre avec les partenaires orientaux de la politique européenne de voisinage, est un objectif à moyen terme qui reste subordonné à la conclusion d'un nombre suffisamment conséquents d'accords avec ces partenaires de l'Union européenne.* »²

En attendant cette perspective, **le Conseil a adopté, en décembre 2012, de nouvelles conclusions pour orienter la politique extérieure de l'Union européenne** dans le domaine de l'aviation sur la base d'une communication de la Commission intitulée « *La politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation - Anticiper les défis à venir* »³. Il y réaffirme son soutien à une approche différenciée entre les pays de la politique européenne de voisinage et les partenaires clés de l'Union européenne⁴.

¹ Cf. Exposé des motifs.

² In. Réponses au questionnaire de votre rapporteure.

³ COM(2012) 556 final.

⁴ En outre, compte tenu des transformations du secteur aérien, le Conseil y a souligné la nécessité de renforcer les conditions d'une concurrence loyale. Il y aborde les évolutions des conditions de propriété et de contrôle des transporteurs aériens et les effets de l'aviation sur l'environnement, en mettant l'accent sur le rôle de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

II. LA SÉCURISATION DES OPÉRATIONS DE TRANSPORT AÉRIEN AVEC LA MOLDAVIE

A l'instar des traités de transport européens déjà conclus, **le présent accord moldave revêt un caractère politique particulièrement fort.**

Au-delà des aspects économiques, **ses conséquences juridiques en termes de sécurisation des opérations de transport sont significatives.**

A. UN ACCORD À FORTE DIMENSION POLITIQUE

Nonobstant le cheminement politique parcouru par la Moldavie depuis son indépendance et brièvement rappelé en annexe, votre rapporteure tient à insister sur l'enjeu politique du présent accord.

1. Le rapprochement avec l'Union européenne, une priorité moldave

Les relations politiques, économiques, commerciales, culturelles et sociales, nouées entre l'Union européenne et la Moldavie se sont accrues de manière constante depuis 1994, année de la signature d'un accord de partenariat et de coopération¹.

Le rapprochement avec l'Union européenne constitue une priorité pour le gouvernement moldave depuis 2009. Des négociations afin de conclure **un accord d'association**, successeur de l'accord de partenariat et de coopération, ont été lancées en 2010. La réalisation des réformes demandées par l'Union européenne a permis de progresser rapidement. Cet accord d'association a été paraphé lors du sommet de Vilnius en 2013².

Destiné à soutenir la modernisation politique et économique de la Moldavie, l'accord prévoit le renforcement du dialogue politique et de la coopération en matière de politique extérieure et de sécurité avec l'Union européenne, ainsi que la création d'une zone de libre-échange approfondi et complet³.

¹ Accord de partenariat et de coopération entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la République de Moldova, d'autre part - Protocole sur l'assistance mutuelle entre autorités administratives en matière douanière - Acte final - Déclarations communes - Échange de lettres Journal officiel n° L 181 du 24/06/1998 p. 0003 - 0048. L'accord est entré en vigueur en 1998 pour une durée initiale de dix ans.

² 28-29 novembre 2013. Les négociations de l'accord d'association UE-Moldavie ont débuté en janvier 2010 et ont été finalisées le 12 juin 2013.

³ Deep and Comprehensive Free Trade Area, DCFTA

Cette dernière organise la libéralisation quasi-totale des échanges commerciaux¹, en échange d'une reprise par la Moldavie d'une large part de l'acquis européen en matière notamment de normes commerciales, financières, industrielles et agricoles.

L'accord d'association doit, en outre, favoriser une amélioration du climat des affaires, de la libre-concurrence ainsi qu'une meilleure protection de la propriété intellectuelle et industrielle et des indications géographiques pour chaque partie.

Enfin, la Moldavie est **membre du Partenariat oriental**, lancé en 2009, avec cinq autres pays d'Europe orientale et du Caucase du Sud². Ce partenariat consolide la politique européenne de voisinage par sa diversité orientale.

2. Un accord politique fondé sur le partage d'une culture aéronautique

S'agissant de l'accord soumis à votre examen, il contribue au rapprochement de la Moldavie avec l'Union européenne et ses Etats membres. **La dimension politique de ce nouveau lien conventionnel apparaît comme prépondérante.** Ce traité aérien constitue **le premier accord sectoriel** que la Moldavie a conclu avec l'Union européenne. Il a été confirmé à votre rapporteure que *« les discussions, tant à Chisinau qu'à Bruxelles, ont clairement démontré la prépondérance de l'approche politique de ce dossier par la Moldavie sur une approche purement commerciale qui n'aurait certainement pas permis d'aboutir rapidement à la conclusion d'un accord. »*³

L'Accord s'inscrit également dans **la mise en œuvre d'une culture aéronautique qui tend à se rapprocher de celle des pays de l'Union.** Votre rapporteure tient à souligner que la Moldavie est membre de la Conférence européenne de l'aviation civile, la CEAC, composée de quarante-quatre Etats, dont la mission consiste à promouvoir le développement d'un système de transport aérien sûr, efficace et durable. Les domaines d'intervention de la CEAC sont principalement la sécurité et la sûreté aérienne, l'environnement et la facilitation.

¹ Rappelons que l'UE compte pour 49% des exportations de la Moldavie et 44% de ses importations.

² La République d'Arménie, la République d'Azerbaïdjan, la République de Biélorussie, la Géorgie, et l'Ukraine. Il convient de relever que la Moldavie représente le partenaire oriental le plus avancé dans le processus de libéralisation du régime des visas de court séjour avec l'Union européenne. Estimant que l'ensemble des critères du plan d'action de libéralisation des visas étaient remplis, la Commission a proposé de lever l'obligation de visa de court séjour pour les ressortissants moldaves. Approuvée par le Parlement européen le 27 février, cette proposition doit désormais être acceptée par le Conseil.

³ In Réponses au questionnaire de votre rapporteure.

La Moldavie a également adhéré à l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol). Composée de quarante Etats, cette organisation est chargée d'assurer une navigation aérienne sûre, efficace et respectueuse de l'environnement.

B. UN LIEN CONVENTIONNEL EUROPÉEN, EN L'ABSENCE D'UN ACCORD BILATÉRAL FRANCO-MOLDAVE

A titre liminaire, votre rapporteure rappelle que **les accords européens de transport aérien** sont de nature mixte. Ils sont **signés conjointement par les Etats membres et l'Union européenne**. L'entrée en vigueur de ces accords est subordonnée à leur ratification par l'ensemble des Etats membres, l'Union européenne et l'Etat tiers.

1. Des négociations rapides

S'agissant de l'Union, l'autorisation d'ouvrir des négociations sur un accord de transport aérien avec un pays tiers est délivrée par le Conseil sur la base d'une recommandation de la Commission, qui devient alors le négociateur unique pour l'Union et l'ensemble des Etats membres¹.

En l'espèce, les termes de cet accord ont été négociés en juillet 2011 par la Commission européenne, pour le compte de l'Union européenne et de ses États membres². **Un projet d'accord a été paraphé dès octobre 2011** à Chisinau, conforme à la pratique conventionnelle de l'Union qui a été mise en œuvre dans le cadre de la conclusion **des accords de voisinage** précédemment conclus avec le Maroc, la Géorgie et la Jordanie.

Le nouvel accord établit un cadre juridique unique pour l'exploitation des services aériens entre l'Union européenne et le territoire moldave. En conséquence, **il tend à se substituer aux accords bilatéraux** conclus entre les États membres et la Moldavie.

En l'espèce, **seize Etats membres ont conclu un tel accord avec la Moldavie**. Il s'agit de l'Allemagne, l'Autriche, la Bulgarie, Chypre, l'Estonie, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, le Portugal, la République tchèque, la Roumanie et le Royaume-Uni.

S'agissant de la France, il convient de relever que **le projet d'accord bilatéral franco-moldave** relatif aux transports aériens, négocié en juillet 1999, **n'a jamais été signé**.

¹ Notons que les experts des Etats membres et des représentants de l'industrie européenne (compagnies aériennes, représentants des personnels navigants techniques, les aéroports...) ont été associés à la préparation de chacune des rencontres et participent aux séances de négociation qui ont fait l'objet de comptes rendus réguliers de la Commission dans les groupes de travail ad hoc du Conseil.

² Décision du Conseil de l'Union européenne du 16 juin 2011.

En conséquence, **le présent accord fixera le cadre juridique nécessaire au bon fonctionnement des opérations de transport aérien entre la France et la Moldavie.**

2. Une ouverture progressive du marché aérien ...

S'agissant des grands principes de l'accord aérien conclu avec la Moldavie, ce sont ceux qui régissent les autres accords conclus avec les pays de la politique européenne de voisinage (Algérie, Arménie, Azerbaïdjan, Belarus, Egypte, Géorgie, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Maroc, territoires palestiniens occupés, Syrie, Tunisie et Ukraine). Ainsi, **le marché européen est progressivement ouvert aux entreprises de transport moldaves en contrepartie de l'harmonisation des normes** sur la base de celles édictées par l'Union européenne.

Cette ouverture tend à offrir **le droit aux entreprises de transport aérien européennes et moldaves de desservir l'intégralité des « routes » entre tout aéroport situé dans l'Union européenne et toute destination en Moldavie.** En outre, la suppression de toutes les limitations antérieurement appliquées à ces services (routes, fréquences, capacité...) vise à permettre à ces transporteurs de fixer librement les fréquences, les capacités et les tarifs de leurs services en fonction des opportunités du marché¹.

En termes d'**impact de l'ouverture des marchés**, la Commission européenne évalue à 15% la croissance annuelle du transport aérien entre l'Union européenne et la Moldavie. Elle apprécie à 17 millions d'euros les gains économiques potentiels pour la Moldavie.

Toutefois, il convient de **nuancer ces estimations** compte tenu de la taille modeste du marché. **En ce qui concerne les entreprises de transport aérien européennes** desservant la Moldavie, force est de constater qu'elles sont peu nombreuses². Selon Eurostat, le trafic de passagers avec l'Union européenne est peu important avec seulement 465 000 passagers en 2010. Selon l'étude d'impact, il apparaît que *« pour la France, les services directs avec la Moldavie ne concernent que 8 000 passagers par an³»*.

¹ Dans un second temps, des opportunités supplémentaires vers les pays tiers pourront bénéficier aux transporteurs sous certaines conditions.

² On dénombre Austrian Airlines au départ de Vienne, Carpatair entre Chisinau et Londres, Lufthansa au départ de Munich, Meridianafly au départ de Bologne, Milan, Rome, Venise et Vérone, Tarom entre Bucarest et Chisinau et Wizzair au départ de Rome et de Venise

³ L'étude d'impact poursuit « si le trafic est naturellement faible entre la France et la Moldavie, l'offre de services limitée à un vol hebdomadaire sur la liaison Paris-Chisinau exploitée par un unique transporteur aérien, la compagnie Air Moldova, conduit un nombre de passagers équivalant à transiter via un autre État membre, principalement la Hongrie et l'Autriche. »

L'ouverture des marchés ne pourra, en effet, se traduire par une augmentation ainsi qu'une amélioration de l'offre vers la Moldavie que si un intérêt économique conduit les transporteurs à ouvrir de nouvelles dessertes dans le cadre de ce marché modeste.

Ainsi, il a été précisé à votre rapporteure que « *Les opportunités offertes par le marché moldave (3,56 millions d'habitants) sont sans commune mesure, bien que les transporteurs européens bénéficient du droit d'exploiter des services de cinquième liberté¹ sans restriction géographique.* »

S'agissant des entreprises moldaves, il convient de noter que si l'Union européenne offre à ces transporteurs l'accès à un marché de plus de 500 millions d'habitants, la Moldavie ne dispose que de deux compagnies aériennes, la compagnie nationale Air Moldova², détenue par l'Etat, et la compagnie privée Moldavian Airlines.

3. ... corrélée à l'harmonisation de la législation moldave dans le domaine aérien

L'adoption de l'acquis communautaire en matière de normes aériennes constitue **l'intérêt majeur de cet accord**. En effet, il a été confirmé à votre rapporteure que « *les bénéfices de cet accord ne doivent cependant pas, pour l'une ou l'autre partie, être évalués sous l'angle des seules opportunités commerciales. Cet accord participe à la diffusion des normes européennes dans de multiples domaines [...]*³ ». Cette dernière a un double impact.

Tout d'abord, cette reprise de l'acquis communautaire participe à la mise en œuvre d'un cadre concurrentiel plus équitable **entre entreprises de transport soumises aux mêmes normes⁴**.

Ensuite, l'application des normes européennes vise à la sécurisation des opérations de transport avec la Moldavie, en **garantissant aux usagers du transport aérien l'application de standards parmi les plus élevés**. Les exemples sont nombreux.

¹ La cinquième liberté est « le droit d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire de tout autre Etat contractant et le droit de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises en provenance du territoire de tout autre Etat contractant ». OACI

² La compagnie nationale, bien que la plus importante, est de taille modeste avec cinq appareils (deux Airbus A320, et trois Embraer). Elle exploite des services principalement vers l'Union européenne (Allemagne, Chypre, Espagne, France, Grèce, Italie, Irlande, Portugal et Royaume-Uni) ainsi que vers la Russie, la Turquie et l'Ukraine. Sa concurrente, rachetée en 1999 par la compagnie régionale roumaine Carpatair, ne dispose que d'un seul appareil (Fokker F100)

³ In Réponses au questionnaire de votre rapporteure.

⁴ Rappelons que le rapprochement des réglementations concerne également les règles applicables à la concurrence. Les aides d'Etat sont, sauf exceptions, prohibées, les pratiques en la matière étant évaluées sur la base des critères découlant des règles en vigueur dans l'Union européenne et des instruments interprétatifs adoptés par les institutions de l'Union européenne.

Le domaine de la sécurité aérienne illustre cette observation. En acceptant d'appliquer les normes européennes, plus exigeantes que celles édictées par l'Organisation de l'aviation civile internationale,¹ la Moldavie devra retirer de son registre des immatriculations des aéronefs l'intégralité des appareils qui ne sont pas certifiés par l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA). L'application de l'Accord représente donc un effort certain de modernisation de la flotte moldave.

Il en est de même en matière de **sûreté aérienne** qui tend à définir des conditions de transport plus sûres pour les usagers par la mise en œuvre de précautions et de contrôles aux coûts significatifs dans les aéroports et par les transporteurs.

Cette protection des usagers est vaste. Ainsi, le **droit européen relatif à l'indemnisation des passagers** en cas d'annulation ou de retards est reconnu comme leur étant particulièrement favorable.

La mise en conformité de la réglementation moldave par rapport à la réglementation européenne ainsi que son application fera l'objet **d'évaluations par la Commission européenne.**

La Moldavie bénéficiera dans cette mission de l'appui de programmes européens. Ainsi, il a été confirmé à votre rapporteure qu'« *un projet d'assistance pour la transposition de l'acquis européen financé sur fonds propres de la délégation de l'Union européenne à Chisinau est d'ores et déjà en place, et une assistance technique est délivrée dans le cadre du programme de « Couloir de transport Europe-Asie-Caucase » (TRACECA).*²»

Enfin, votre rapporteure s'est enquis des **conséquences de l'entrée en vigueur de cet accord sur les personnels** des entreprises de transport aérien. Il lui a été spécifié que « *la mise en œuvre de cet accord se traduira par une uniformisation des conditions de délivrance des licences et certificats aux membres d'équipage et aux contrôleurs de la navigation aérienne sur la base des normes et procédures européennes.*

¹ Dans le secteur du transport aérien, l'Organisation de l'aviation civile internationale édicte les normes de base dans les domaines techniques, qui s'imposent à toutes les parties à la Convention de 1944 relative à l'aviation civile internationale. Elle formule également des recommandations. L'Union européenne intègre ces normes dans son corpus réglementaire et élabore éventuellement des réglementations plus exigeantes.

² In Réponses au questionnaire de votre rapporteure.

Les personnels seront également concernés par l'application de la réglementation européenne concernant l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, gage de sécurité, qui participe à l'harmonisation des conditions de concurrence.¹ »

4. Un accord spécifique

S'agissant de la spécificité du présent accord par rapport aux accords aériens précédemment conclus avec des pays de voisinage, votre rapporteure constate que **si le présent accord s'inscrit dans une démarche identique, des distinctions liées au degré d'intégration des normes européennes existent entre ces traités.**

a) Les accords « balkans » et moldave

En premier lieu, il convient de distinguer l'accord d'espace aérien commun européen conclu avec les pays des Balkans de l'ouest, l'Islande et la Norvège (EACE), **des autres accords conclus avec les pays de la politique européenne de voisinage**, tels que la Géorgie, la Jordanie et le Maroc.

L'accord « balkans » peut être considéré comme un accord d'extension du marché intérieur. Lorsque l'adoption et l'application de l'intégralité de l'acquis communautaire seront effectuées par ces Etats, les transporteurs aériens de ces pays seront considérés, au regard du marché intérieur, comme des transporteurs européens.

A titre d'illustration, une entreprise albanaise pourra exploiter des services entre deux Etats membres, proposer des services en cabotage et s'établir dans n'importe quel état membre.

Les accords géorgien, marocain, jordanien et moldave ne vont pas aussi loin dans l'intégration. Les transporteurs de ces pays ne se voient pas reconnaître la qualité de transporteurs européens. Ils ne peuvent pas s'établir dans un Etat membre.

¹ In Réponses au questionnaire de votre rapporteure. Il s'agit de :

- la directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile de l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA)¹⁰, et

- la directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail.

b) L'accord moldave et les accords géorgien, jordanien et marocain

En second lieu, concernant les différences entre les accords conclus avec la Géorgie, la Jordanie, le Maroc et la Moldavie, celles-ci sont essentiellement liées à **l'évolution du cadre européen opérée au fil des négociations**. Ainsi, les négociations qui se sont déroulées après la conclusion de l'accord avec le Maroc en 2006 ont permis d'ajouter, étape par étape, différentes stipulations telles que la reconnaissance mutuelle des déclarations réglementaires relatives à l'aptitude, à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens, ou celles relatives aux activités commerciales¹.

En outre, **les accords avec la Géorgie et la Moldavie font référence à la possibilité d'adhésion à l'accord « Balkans » (EACE)** alors que cette disposition est absente des accords avec la Jordanie et le Maroc.

En effet, la Commission européenne pourrait, à terme, réunir les partenaires orientaux de la politique européenne de voisinage au sein de l'accord EACE alors qu'un autre accord multilatéral serait proposé aux pays euro-méditerranéens.

Enfin, et d'une manière plus générale, nombre de ces distinctions traduisent des politiques différentes vis-à-vis de l'ouverture des marchés ou des positions de négociation plus ou moins rigides.

¹ I.e. la résolution des problématiques qui entravent la conduite des affaires

SECONDE PARTIE : UN CADRE JURIDIQUE UNIQUE POUR L'EXPLOITATION DES SERVICES AÉRIENS

Composé de trois titres comprenant vingt-neuf articles et quatre annexes, le présent accord règle les **questions économiques, normatives et institutionnelles** de la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne, ses Etats membres et la Moldavie.

I. LA MISE EN PLACE D'UN CADRE CONCURRENTIEL ÉQUITABLE

Le titre I « *Dispositions économiques* » du présent Accord tend à créer les conditions d'un libre accès au marché, tout en respectant les conditions de concurrence équitable.

A. LES TRANSPORTEURS AÉRIENS ET LEURS DROITS

1. L'offre de service

Le cadre établi à l'article 2 et à l'annexe I pose le principe de l'absence de restriction sur l'offre de services des entreprises de transport aérien, établie de manière progressive.

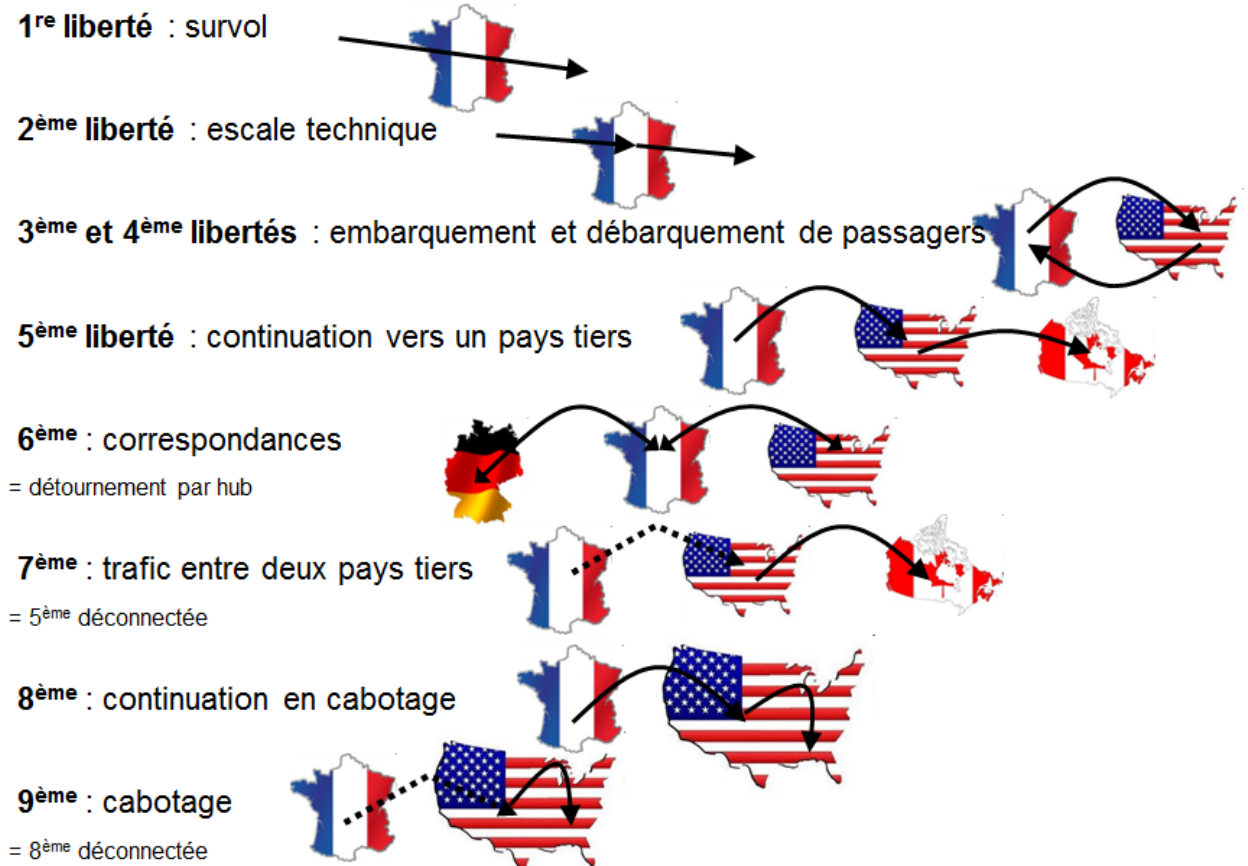
Comme le souligne l'exposé des motifs, dans un premier temps, « *les transporteurs aériens européens pourront desservir librement, au départ de tout aéroport de l'Union européenne, tout aéroport sur le territoire moldave (droits dits de troisième et de quatrième libertés)* ».

En effet, **cette offre consiste pour les transporteurs aériens** exploitant des services aériens internationaux à pouvoir **survoler** le territoire de l'autre Partie **sans y atterrir** (première liberté), y **effectuer des escales non commerciales**¹ (deuxième liberté) et embarquer ou **débarquer des passagers**, des bagages, du fret et du courrier (troisième et de quatrième libertés). (Cf. *graphique infra*)

¹ C'est-à-dire « dans un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de fret et/ou de courrier par voie aérienne ». Cf. Article 2.

La portée de ces droits commerciaux en termes de « route spécifiée » et de « services agréés » est précisée à l'annexe I de l'Accord¹. Ainsi sont expressément exclus les droits commerciaux d'exploiter une route entre deux points d'un même territoire d'un État (droit dit de cabotage)².

Figure n° 2 : Les libertés de l'air



Source : Direction générale de l'aviation civile

¹ Le droit des transporteurs aériens des deux parties consiste sur l'ensemble de leurs vols à :

a) exploiter des vols [...], b) combiner des numéros de vols différents pour une même exploitation d'aéronef ; c) desservir des points intermédiaires et des points au-delà, [...] et des points situés sur le territoire des parties, [...] ; d) omettre des escales en un ou en plusieurs points ; e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, en tout point ; f) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des parties ou en dehors de celui-ci ; g) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre partie ; et h) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci. L'annexe I énumère également la liste des souplesses d'exploitation accordées aux transporteurs aériens. En effet, elle stipule que « Chaque partie autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'il souhaite offrir sur la base des spécificités commerciales du marché. »

² N'est pas autorisé pour un transporteur aérien moldave d'embarquer, sur le territoire d'un Etat membre, à titre onéreux, des passagers à destination d'un autre point du territoire dudit Etat membre ; ni pour une compagnie aérienne européenne d'embarquer, sur le territoire moldave, à titre onéreux, des passagers à destination d'un autre point de ce territoire.

Figure n° 3 : Résumé des libertés de l'air

Les libertés de l'air constituent des droits ou privilèges accordés par un État à un ou plusieurs autres États, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers. Il s'agit du droit de:

- de survoler le territoire de cet Etat sans y atterrir (Première liberté de l'air, droit de survol).

- d'atterrir sur le territoire de cet Etat pour des raisons non commerciales (Deuxième liberté de l'air¹, droit d'escale technique).

- de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises embarqués sur le territoire de l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité (Troisième liberté).

- d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire de l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité (Quatrième liberté).

- d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire de tout autre Etat contractant et de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises en provenance du territoire de tout autre Etat contractant (Cinquième liberté)².

Source : Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)

Dans un second temps, lors de la mise en œuvre par la Moldavie de l'acquis communautaire en matière aérienne, **les compagnies aériennes européennes bénéficieront de droits commerciaux supplémentaires** dits de **cinquième liberté**. Les transporteurs européens pourront exploiter des services *via* un point intermédiaire dans une liste définie de pays tiers, ou au-delà du territoire moldave vers n'importe quel pays tiers, avec la possibilité d'embarquer et de débarquer des passagers et du fret dans ces pays.

Quant aux transporteurs moldaves, l'exercice des droits de cinquième liberté leur sera ouvert tout en limitant la portée. En effet, ils seront **restreints aux points intermédiaires**. Il s'agit d'une part, des pays de la politique européenne de voisinage (l'Algérie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Belarus, l'Égypte, la Géorgie, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, le Maroc, les territoires palestiniens occupés, la Syrie, la Tunisie et l'Ukraine), et d'autre part, des pays de l'accord EACE³, du Liechtenstein et de la Suisse.

¹ Adoptées en 1952, les deux premières libertés n'ont pas été ratifiées par la Russie.

² Cette liberté permet de rentabiliser certaines routes, en permettant aux avions de ne pas repartir à vide.

³ L'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-et-Herzégovine, la Bulgarie, la Croatie, l'Islande, le Monténégro, la Norvège, la Roumanie et la Serbie.

Votre rapporteure tient à rappeler que seules les cinq premières libertés ont été officiellement reconnues en tant que telles, aux termes d'un traité international.

Figure n° 4 : Rappel des libertés non reconnues

Les libertés non reconnues ont pour objet :

*- de transporter du trafic entre deux Etats, en passant par l'État dont le transporteur a la nationalité (**Sixième** liberté). Cette liberté permet l'installation de hubs¹.*

*- d'effectuer un trafic commercial, pour un transporteur d'un Etat opérant entièrement hors de son territoire (sans escale, ni survol), entre le territoire d'un autre Etat et un pays tiers (**Septième** liberté) Ainsi, une compagnie française peut négocier avec une autre compagnie française localisée à Singapour la possibilité d'opérer à partir de Singapour.*

*- de transporter du trafic de cabotage entre deux points situés à l'intérieur du territoire de l'État qui accorde le droit ou privilège au moyen d'un service qui commence ou se termine dans le territoire de l'État dont le transporteur étranger a la nationalité, ou à l'extérieur du territoire de l'État qui accorde le droit ou privilège (**Huitième** liberté ou « **cabotage consécutif** »).*

*- d'offrir un service effectué entièrement à l'intérieur du territoire de cet État (**Neuvième** liberté ou « **cabotage autonome** »).*

Source : OACI

2. Les autorisations d'exploitation

En ce qui concerne les conditions de délivrance des autorisations d'exploiter des services aériens à un transporteur, les **articles 3 et 5** requièrent la détention d'une **licence** d'exploitation en cours de validité ainsi que la mise en œuvre d'un **contrôle réglementaire** des licences.

Des conditions supplémentaires portent sur la localisation du **principal établissement du transporteur**² et la **détention de son capital**. S'agissant de cette dernière, le **transporteur aérien de l'Union européenne** doit être « *détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire* »³, et doit être « *effectivement contrôlé par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres, ou par d'autres Etats énumérés à l'annexe IV* ⁴ ... et/ou des ressortissants de ces autres Etats ». Quant au **transporteur moldave**, il doit être détenu par la République moldave ou des ressortissants de cette République.

¹ Selon Larousse, le hub est une « plate-forme aéroportuaire de correspondance permettant aux compagnies aériennes de concentrer leurs avions en un point unique. »

² Le principal établissement doit être situé sur le territoire moldave, s'agissant d'un transporteur moldave, et sur celui d'un Etat membre pour un transporteur de l'Union européenne. Cf. article 3.

³ Cf. article 3.

⁴ Les États énumérés à l'annexe IV sont la République d'Islande, la Principauté de Liechtenstein, le Royaume de Norvège et la Confédération suisse.

Ces stipulations admettent une exception. Une **ouverture asymétrique de l'investissement** dans les transporteurs aériens est autorisée à **l'article 6**. Ainsi, dès l'entrée en vigueur de l'accord, **les compagnies aériennes moldaves pourront être détenues majoritairement** ou être contrôlées effectivement **par des investisseurs européens**.

En revanche, les investissements moldaves dans les transporteurs européens sont soumis à une décision préalable d'un comité, le comité mixte. Ce dernier est institué par le présent accord à l'article 22. Cette stipulation garantit aux Européens un droit de veto sur ces opérations d'investissement.

Afin de compléter les modalités de traitement des demandes d'autorisation, notons **que l'article 4** pose le principe de la **reconnaissance mutuelle** des déclarations des autorités compétentes des Parties afin d'alléger la procédure. Cette reconnaissance concerne les déclarations d'aptitude¹ et de nationalité économique des transporteurs aériens². Elle ne couvre pas celles des certificats de sécurité ou les autorisations relatives à la sécurité, aux dispositions en matière de sûreté ou de couverture d'assurance³.

Quant aux **modalités de refus, révocation, suspension ou limitation des autorisations**, elles sont fixées à **l'article 5**. Il s'agit notamment du cas du non-respect par le transporteur aérien des dispositions législatives et réglementaires d'une Partie contractante, visées à **l'article 7** de l'Accord⁴, des stipulations relatives à la sécurité et sûreté aérienne exposées aux articles 14 et 15 de l'Accord.

B. UN ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL LOYAL

1. L'ouverture à la concurrence...

A **l'article 8**, les Parties reconnaissent comme **objectif commun la création d'un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation des services aériens**. Ces pratiques de concurrence loyale sont favorisées « *si ces transporteurs aériens opèrent sur une base totalement commerciale et ne bénéficient pas de subventions*.⁵ »

¹ C'est-à-dire leur capacité à exploiter des services aériens internationaux compte tenu notamment de leur solidité financière.

² I.e. nationalité des intérêts détenant et contrôlant ces entreprises.

³ Cf. article 4.

⁴ L'article 7 rappelle l'application des dispositions législatives et réglementaires d'une Partie contractante, aux aéronefs, aux passagers, aux membres d'équipage et au fret, y compris au courrier, de l'autre Partie lors de leur arrivée, départ et pendant leur séjour sur ce territoire.

⁵ Cf. paragraphe 1 de l'article 8.

En conséquence, toute discrimination s'appuyant sur la nationalité est interdite. Sont également incompatibles « *les aides d'Etat qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certains produits ou services aériens.*¹ ».

En cas de remise en cause des conditions de concurrence loyale et équitable, une Partie peut soumettre des observations à l'autre Partie. Elle peut également solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 22.

L'absence d'accord constitue un motif, pour la Partie lésée « *de prendre des mesures en vue de refuser, révoquer, suspendre ou soumettre à des conditions appropriées les autorisations du ou des transporteurs aériens concernés.*² ». Ces mesures visant exclusivement le ou les transporteurs aériens doivent être « *appropriées, proportionnées et limitées au strict nécessaire en ce qui concerne leur champ d'application et leur durée* »³.

Corrélativement, les Parties conviennent, à **l'article 9**, de « *procéder à l'élimination efficace et réciproque des obstacles à la conduite des affaires des opérateurs commerciaux des deux Parties lorsque de tels obstacles risquent d'entraver les opérations commerciales, de créer des distorsions de la concurrence ou de freiner le développement de conditions de concurrence équitables.*⁴ ».

Cette stipulation vise à garantir aux entreprises de transport aérien le bénéfice effectif des avantages prévus par l'Accord. Ainsi, l'article 9 énumère les conditions applicables notamment aux services d'assistance en escale⁵, à la coopération interentreprises⁶, aux opérations de location d'aéronefs⁷ ou encore aux représentants des transporteurs aériens⁸. En l'espèce, un transporteur aérien de l'une des Parties a le droit d'établir sur le territoire de l'autre Partie des bureaux de vente de services aériens pour ses propres billets et ceux de tout autre transporteur.

En matière de **fixation des tarifs des services aériens**, l'article 12 énonce un **principe de liberté sur la base d'une concurrence libre et loyale**. En outre, au titre de l'allègement des procédures auxquelles sont soumises les compagnies aériennes, les Parties ne peuvent imposer le dépôt des tarifs ou leur notification.

¹ Cf. paragraphe 3 de l'article 8.

² Cf. paragraphe 5 de l'article 8.

³ Cf. paragraphe 6 de l'article 8.

⁴ Cf. paragraphe 1 de l'article 9.

⁵ Cf. paragraphes 5 à 9 de l'article 9.

⁶ Cf. paragraphes 10 et 11 de l'article 9.

⁷ Cf. paragraphes 12 et 13 de l'article 9.

⁸ Cf. paragraphes 3 et 4 de l'article 9.

S'agissant des **droits de douane et taxes**, le bon fonctionnement du marché conduit à prévoir à **l'article 10** d'une part, certaines exemptions¹ sur une base de réciprocité et d'autre part, le droit pour chacune des Parties d'appliquer certains impôts, droits, taxes ou redevances sur une base non discriminatoire².

En ce qui concerne les **redevances** imposées aux transporteurs aériens de l'autre Partie pour l'usage des aéroports et des infrastructures et services aéronautiques, l'article 11 précise qu'elles doivent :

- « être raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs³ » ;
- satisfaire à l'égalité de traitement⁴.

Des modalités de consultation sur le caractère raisonnable de la redevance, ainsi que l'information des utilisateurs en cas de modifications de ces redevances, sont également organisées.

Enfin, l'échange d'informations statistiques, aux fins d'examen de l'exploitation des services aériens, est prévu à **l'article 13**.

2. ... progressive et conditionnée

Quant aux modalités de cette ouverture de marché, **l'annexe II**, relative aux dispositions transitoires en organise les différentes étapes progressives. En effet, elle est ainsi **corrélée à la reprise et à l'application d'une « part substantielle⁵ » de l'acquis communautaire** par la Moldavie.

Une période dite transitoire tend à permettre aux autorités moldaves de procéder à cette harmonisation ainsi qu'à l'ouverture progressive du marché. Ainsi, la sortie du registre des immatriculations de la Moldavie des aéronefs qui ne détiennent pas de certificat de type de ceux délivrés par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) illustre la nécessaire prise en compte du temps de mise en œuvre de l'Accord.

¹ A titre d'illustration, les provisions de bord importées ou obtenues sur le territoire d'une Partie et embarquées, en quantités raisonnables, sur un avion en partance d'un transporteur aérien de l'autre Partie assurant un service aérien international, ... l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une Partie et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre Partie assurant un service aérien international ...

² Notamment sur « le carburant fourni sur son territoire en vue de l'exploitation d'une liaison entre deux points de son territoire » (Cf. *paragraphe 3 de l'article 10*) ou sur « la vente d'articles non destinés à être consommés à bord d'un aéronef sur une partie du service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés. » (Cf. *paragraphe 6 de l'article 10*)

³ Cf. *paragraphe 1 de l'article 11*.

⁴ « Ces redevances ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur imposition ». Cf. *paragraphe 1 de l'article 11*.

⁵ Cf. *Exposé des motifs et étude d'impact*.

L'annexe II prévoit une sortie progressive afin de ne pas priver les opérateurs moldaves de l'usage d'une part importante de leur flotte d'aéronefs.

D'une manière générale, **pendant cette période transitoire, les droits des transporteurs aériens seront limités** à des services entre le territoire moldave et celui des États membres de l'Union européenne.

A l'issue de l'évaluation par l'Union européenne de la mise en œuvre de la législation requise, validée par le comité mixte, comité d'application de l'Accord, les compagnies aériennes bénéficieront alors de droits commerciaux additionnels sur des points intermédiaires dans les pays de la politique européenne de voisinage, ceux de l'Espace aérien commun européen et de la Suisse.

II. L'HARMONISATION CORRÉLATIVE DES NORMES

Le titre II « *Coopération réglementaire* » vise à préciser **les normes applicables au transport aérien qui doivent être harmonisées avec les règles** communautaires en matière d'accès au marché, de gestion du trafic aérien, de sécurité et sûreté aériennes, d'environnement, de temps de travail pour certaines catégories de personnel du secteur aérien, de protection des consommateurs et des systèmes informatisés de réservation.

L'inventaire des différents règlements et directives est établi à l'**annexe III** « *Règles applicables à l'aviation civile* » de l'Accord.

Ce processus d'harmonisation s'accompagne des coopérations prévues dans ces différents domaines afin de faciliter la mise en œuvre de l'acquis communautaire par la Moldavie.

1. La sécurité et sûreté aériennes

Ainsi l'**article 14** énonce l'engagement des Parties à se conformer aux règles européennes de la sécurité aérienne figurant à la partie C de l'annexe III. La volonté européenne de « **coopération renforcée** » avec la Moldavie est, quant à elle, traduite par l'association de cette dernière aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) en qualité d'observateur.

En matière de **sûreté aérienne**, l'**article 15** rappelle que « *la garantie de la sécurité des aéronefs civils, de leurs passagers et leurs équipages étant une condition préalable fondamentale, chaque Partie réaffirme son obligation vis-à-vis de l'autre Partie d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, et en particulier les obligations découlant des dispositions de la convention* » ainsi que celles des traités internationaux¹.

En conséquence, la Partie moldave doit assurer la mise en œuvre des différentes normes afférant à la sûreté qui sont exposées à la partie D de l'annexe III. Elle peut faire l'objet, à cet effet, d'inspections de la Commission européenne, conformément à la législation *ad hoc* de l'Union européenne.

Dans le domaine de la **gestion du trafic** dont les normes européennes sont énumérées dans la partie B de l'annexe III, une coopération spécifique est prévue à l'**article 16**. Cette dernière vise à « *élargir le ciel unique européen à la République de Moldavie et [...] renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale de la circulation aérienne générale en Europe, [...] optimiser les capacités de contrôle du trafic aérien, [...] réduire le plus possible les retards et [...] accroître l'efficacité environnementale.* »

A cette fin, la Partie moldave est associée en qualité d'observateur aux travaux du comité du « *Ciel unique européen* » dont la mission est d'assister la Commission européenne dans la gestion du ciel unique.

2. Les normes environnementales et sociales

Les normes environnementales européennes figurant dans la partie E de l'annexe III complètent cet acquis communautaire. Votre rapporteure se félicite qu'au-delà de cette harmonisation en matière environnementale, l'**article 17 consacre la nécessité de prendre des mesures pour réduire les incidences de l'aviation civile sur l'environnement.**

En effet, cet article débute par une **déclaration de principe** selon lequel « *les Parties reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique de l'aviation. Les parties reconnaissent qu'il est nécessaire de prendre des mesures efficaces [...] pour réduire autant que possible les incidences de l'aviation civile sur l'environnement.* »

¹ I.e. la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la convention pour la répression de la capture illicite des aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signé à Montréal le 24 février 1988 et de la convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1er mars 1991, pour autant que les parties soient toutes deux parties à ces conventions.

Les articles 20, 18 et 19 posent respectivement l'obligation des Parties de se conformer à la législation européenne du transport aérien en matière sociale¹, de protection des consommateurs² et de systèmes informatisés de réservation³.

Rappelons enfin que le comité mixte établi est en charge de la mise à jour de l'acquis européen.

III. LES STIPULATIONS TRADITIONNELLES

Le titre III de l'Accord, « *Dispositions institutionnelles* », comprend les stipulations traditionnelles régissant la mise en œuvre du traité.

A. LA MISE EN OEUVRE DE L'ACCORD

1. Une application sous contrôle

Composé de représentants des Parties, le **comité mixte** représente **l'organe responsable de la mise en œuvre de l'Accord**. Ses décisions, contraignantes pour les Parties, sont prises par consensus. Outre son intervention dans la procédure d'ouverture de l'investissement dans le capital des transporteurs⁴, le comité mixte a pour mission de surveiller le retrait progressif du registre moldave des immatriculations des aéronefs⁵ ne répondant pas aux exigences européennes, en termes de certification.

En outre, ce comité est chargé d'examiner les conséquences sociales de l'application de l'Accord, notamment en matière d'emploi.

Il développe également la **coopération en examinant** notamment « *les conditions des marchés qui ont une incidence sur les services aériens relevant du présent accord [...]* ». Il **résout** autant que possible « *de manière efficace les problèmes liés à la conduite des affaires et susceptibles, notamment, d'entraver l'accès au marché et le fonctionnement harmonieux des services relevant du présent accord, de manière à assurer des conditions de concurrence équitables, à garantir la convergence des réglementations et à réduire au minimum la charge de travail réglementaire des opérateurs commerciaux.*⁶ »

Il constitue également **un lieu de concertation**, notamment dans le cadre de la procédure de règlement de conflits pouvant potentiellement naître à l'occasion de l'interprétation des dispositions de l'Accord.

¹ Cf. Partie F de l'Annexe III.

² Cf. Partie G de l'Annexe III.

³ Cf. Partie H de l'Annexe III.

⁴ Cf. articles 14 et 22.

⁵ Cf. article 14.

⁶ Cf. article 22.

Cette interprétation, aux termes de **l'article 21**, est effectuée, préalablement, conformément aux actes pertinents de la Cour de justice de l'Union européenne et de la Commission.

Les stipulations relatives au **règlement des différends** quant à l'interprétation ou l'application de l'Accord sont complétées à **l'article 23**. Si une solution n'a pu être élaborée dans le cadre des consultations menées au sein du comité mixte, cet article autorise le recours à un tribunal arbitral.

S'agissant de la possibilité de **modifier l'Accord**, le comité mixte a pour mission d'évaluer la compatibilité des modifications survenues dans la législation des Parties contractantes dans le domaine du transport aérien avec les stipulations de l'Accord. Informé par une Partie souhaitant amender le texte, le comité adopte par consensus les décisions ou recommandations nécessaires à la préservation du bon fonctionnement de l'Accord, aux termes de **l'article 26**.

Le contrôle d'application de l'Accord échoit également aux Parties. Conformément à l'article 21, chaque Partie transmet à l'autre Partie « *toutes les informations et l'assistance nécessaires pour les enquêtes concernant d'éventuelles infractions [...] que l'autre partie mène dans le cadre des compétences prévues par le présent accord.* ».

En outre, une **Partie doit pleinement informer** une autre Partie **lorsqu'elle exerce ses pouvoirs** « *dans des domaines présentant un intérêt substantiel pour l'autre Partie et qui concernent les autorités ou des entreprises de cette autre Partie.*¹ ». Cette dernière a la possibilité de formuler des observations avant qu'une décision définitive ne soit prise.

Conformément à **l'article 24**, ce contrôle peut conduire une Partie à recourir à des **mesures de sauvegarde**, si elle considère que l'autre Partie n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose le présent Accord. Ces dispositions doivent être « *limitées, dans leur champ d'application et leur durée, à ce qui est strictement nécessaire pour remédier à la situation ou rétablir l'équilibre du présent accord. Priorité est accordée aux mesures qui perturberont le moins le fonctionnement du présent accord* ».

2. L'articulation avec les autres traités

Quant à **l'articulation des présentes stipulations avec celles des autres traités**, **l'article 25** précise que les dispositions du présent Accord **prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux** conclus entre les États membres et la Moldavie.

¹ Cf. *article 21*.

Cependant, **les droits de trafic existants** desdits accords bilatéraux qui seraient plus favorables sont maintenus, sous réserve qu'ils n'entrent pas dans le champ du présent Accord et qu'il n'y ait pas de discrimination entre les Etats membres et leurs ressortissants.

L'article 25 prévoit également la **possibilité pour la Partie Moldave d'adhérer à l'accord multilatéral** signé en mai 2006 avec les pays des Balkans occidentaux, l'Islande et la Norvège sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE). A la demande de l'une des Parties, les Parties se consultent au sein du comité mixte sur l'opportunité d'une telle adhésion.

B. LA « VIE » DE L'ACCORD

1. L'entrée en vigueur

Conformément à **l'article 29**, l'Accord entrera en vigueur un mois après la date de la dernière note transmise tendant à confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'Accord ont été accomplies.

Toutefois, cet article en autorise l'application provisoire, sous réserve du respect du droit interne des Parties. En ce qui concerne la France, une telle application provisoire sera possible dès que la procédure de ratification aura été accomplie.

2. La fin de l'accord

Une clause de **dénonciation** est inscrite à **l'article 27**, aux termes de laquelle, chaque Partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie, sa décision de mettre fin à l'accord¹.

¹ L'accord prend alors fin à minuit GMT à la fin de la saison IATA (Association internationale du transport aérien) en cours un an après la date de notification écrite de la dénonciation de l'accord, sauf si cette notification est retirée par accord mutuel entre les Parties avant l'expiration de ce délai. Cf. article 27.

CONCLUSION

Le présent projet de loi, soumis à votre examen, vise à ratifier l'accord portant **création d'un espace aérien commun** entre **l'Union européenne** et ses Etats membres, d'une part, et la République de **Moldavie**, d'autre part. Il contribue donc à la réalisation de **l'objectif** du Conseil de l'Union européenne, adopté en juin 2005, de **développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile**.

Les bénéfices de la mise en œuvre d'un tel accord sont multiples. En l'absence d'un accord bilatéral, franco-moldave, la mise en place d'un cadre juridique unique pour les services aériens entre l'Union européenne, ses Etats membres et la Moldavie conduit à une **ouverture de marché progressive pour les transporteurs aériens européens et moldaves**.

Corrélée à l'harmonisation des normes moldaves sur les règles européennes, cette ouverture tend à **renforcer la sécurité des transports aériens** car les règles européennes figurent parmi les normes mondiales les plus contraignantes. L'adoption de l'acquis communautaire concourra également à **l'établissement d'un cadre concurrentiel plus équitable**.

Enfin, **d'un point de vue politique**, cet accord vise à approfondir la coopération avec l'Union européenne, que le gouvernement moldave a érigée en priorité.

Pour l'ensemble de ces raisons, votre rapporteure vous propose d'adopter le **projet de loi n° 167 (2013-2014)** autorisant la ratification de l'accord sur la **création d'un espace aérien commun** entre **l'Union européenne** et ses Etats membres et la République de **Moldavie**.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 9 avril 2014, sous la présidence de M. Jean-Louis Carrère, président, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a procédé à l'examen du rapport de **Mme Josette Durrieu**, rapporteure sur le **projet de loi n° 167 (2013-2014)** autorisant la ratification de l'accord sur la **création d'un espace aérien commun** entre **l'Union européenne** et ses Etats membres et la République de **Moldavie**.

Après un bref débat, **la commission a adopté le rapport** ainsi que **le projet de loi** précité.

Elle a **proposé que ce texte fasse l'objet d'une procédure d'examen simplifié** en séance publique, en application des dispositions de l'article 47 *decies* du règlement du Sénat.

ANNEXE I
TABLEAU DE DONNÉES SYNTHÉTIQUES
SUR LA MOLDAVIE

Nom officiel	République de Moldavie
Nature du régime	République parlementaire
Chef d'Etat	M. Nicolae TIMOFTI (mars 2012)
Superficie	33 700 km ²
Population	3,5 millions : Ukrainiens (8,5%), Russes (6%), Gagaouzes (4,5%), Roms (3,5%) - 128 hab au km ²
Capitale	Chisinau (800 000 habitants en 2012)
Villes principales	Tiraspol (148 000 habitants en 2012, « capitale de la Transnistrie), Balti (194 000 habitants en 2012)
Langues officielles	le roumain, depuis une décision de la Cour constitutionnelle de décembre 2013, qui l'a substitué au moldave. Le russe est la « langue officielle » de la région de Transnistrie
Monnaie	le leu (pl lei) moldave (environ 1 euro = 16 lei)
Fête nationale	27 août (indépendance 1991)
Taux de croissance démographique	- 1,01 % par an (estimation 2012)
Espérance de vie	69,6 ans (hommes 71,6 ans ; femmes 77,6 ans)
Taux d'alphabétisation (2009)	99%
Indice de développement humain (Classement PNUD 2012)	113 ^{ème} rang
PIB 2011 et 2012	environ 7 Mds \$
PIB par habitant (2012)	3 424 \$
Taux de croissance (2012)	0,8 % (7,1% en 2010) ; 6,7% en 2011)
Index de compétitivité (Forum économique mondial)	89 ^e place
Taux de chômage (2012)	6,9%(près de 25% de la population moldave en âge de travailler serait employée à l'étranger)
Taux d'inflation (2012)	4,1% (7,8% en 2011)
Solde budgétaire (2012)	- 2,1% du PIB (- 2,5% en 2010 ; - 2,4% en 2011)
Principaux clients (2011)	Russie (28,2%), Ukraine (13%), Roumanie (16,9%)
Principaux fournisseurs (2011)	Russie (15,9%), Ukraine (13%), Roumanie (11,1%)
Exportations de la France vers la Moldavie	45 M€ (estimation 2012 - DGTPE)
Importations françaises depuis la Moldavie	30 M€ (estimation 2012 - DGTPE)
Part des principaux secteurs d'activités dans le PIB (2011)	agriculture (12%), industrie (17%), services (59%)

Source : ministère des affaires étrangères

ANNEXE II CARTE GÉOGRAPHIQUE



Source : ministère des affaires étrangères

ANNEXE III PRINCIPAUX ÉLÉMENTS HISTORIQUES, POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES SUR LA MOLDAVIE

Sources : site du ministère des affaires étrangères

I - HISTOIRE

La Moldavie, fruit de nombreuses recompositions à travers les siècles, recouvre approximativement les territoires de la Bessarabie et de la Transnistrie. En 1812, le Traité de Bucarest transfère la Bessarabie à l'Empire russe.

En 1920, est constituée la Grande Roumanie qui intègre la Bessarabie, brièvement indépendante en 1918. L'URSS crée parallèlement la République autonome socialiste soviétique moldave (RASSM), correspondant approximativement au territoire de la Transnistrie, à laquelle sera rattachée la Bessarabie en juin 1940, en vertu des clauses secrètes du Pacte Molotov-Ribbentrop. En 1941, la Roumanie, qui s'engage alors aux côtés de l'Allemagne, reprend à l'URSS la Bessarabie et la Transnistrie.

En 1944, ces territoires reviennent à l'URSS, dont ils constituent l'une des quinze républiques. Indépendante depuis 1991, la Moldavie est dotée d'un gouvernement pro-européen depuis 2009.

II - POLITIQUE INTÉRIEURE

Y prédomine depuis 2009 une coalition de centre-droit dont l'objectif est de réformer le pays pour favoriser l'économie et, à terme, intégrer l'Union Européenne. Une vaste modernisation des institutions a ainsi été engagée. Ce consensus sur l'engagement pro-européen n'a cependant pas permis de taire les dissensions au sein de la coalition gouvernementale. La crise politique, amorcée début 2012, s'est ainsi soldée par la démission du gouvernement en mars 2013.

A l'approche du sommet du Partenariat oriental à Vilnius, fin novembre, le gouvernement s'est efforcé d'envoyer des signaux positifs : vote au Parlement d'une loi relative à la corruption dans le secteur public, dépôt d'un projet de loi visant à poursuivre la réforme de la justice ou encore annonce d'un programme de privatisations transparent.

La situation intérieure est marquée par les revendications sécessionnistes de la Transnistrie. Cette région de la République de Moldavie située le long de la frontière avec l'Ukraine, est majoritairement peuplée de russophones. Elle a fait sécession de la Moldavie en 1990, au moment où un rattachement de celle-ci avec la Roumanie semblait envisagé. Depuis un conflit bref mais violent en 1992, la région, est dirigée par des autorités de fait, qu'aucun pays n'a reconnue. Des troupes russes y sont toujours

présentes pour sécuriser le dépôt de munitions de Colbasa, datant de l'époque soviétique.

Depuis 2005, des négociations en vue d'un règlement du conflit se tiennent sous l'égide de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), dans un format dit 5+2 (les deux parties, trois médiateurs - OSCE, Russie, Ukraine- et deux observateurs -UE et Etats-Unis-), mais la question du statut de la Transnistrie n'y est pas abordée. Des élections présidentielles ont eu lieu en Transnistrie en décembre 2011, portant au pouvoir l'ancien Président du Parlement, M. Chevtchouk.

III - SITUATION ÉCONOMIQUE

Petit pays fertile, mais dépourvu de ressources naturelles, la Moldavie a souffert de l'effondrement de l'Union soviétique et de la perte d'une grande partie de ses débouchés commerciaux. Malgré d'importantes réformes économiques depuis son indépendance, elle reste le pays le plus pauvre d'Europe (environ 30% de la population sous le seuil de pauvreté). De plus, le conflit gelé de Transnistrie a un coût économique élevé pour le pays, accru par la concentration d'industries sur le territoire de la région séparatiste. L'économie moldave est également très dépendante des transferts d'argent des travailleurs migrants, dont la valeur est estimée à environ un quart du PIB du pays.

La Moldavie a fortement souffert de la crise financière et économique de 2008-2009 (-6,5% de croissance en 2009), sous l'effet de la baisse des transferts des travailleurs migrants, de la réduction des investissements étrangers et des échanges commerciaux avec ses principaux clients.

L'année 2010 a marqué un début de sortie de crise (plus de 6% en 2010-11). Cependant, l'économie moldave a été de nouveau affectée en 2012 par la crise dans l'Union Européenne et une sécheresse estivale exceptionnelle. Fortement soutenue par les institutions financières internationales, la Moldavie a entrepris de nombreuses réformes structurelles pour renforcer la stabilité du secteur financier, diversifier la structure des exportations, et soutenir le développement des investissements étrangers. En 2014, la croissance pourrait atteindre 6%.

IV - POLITIQUE EXTÉRIEURE

La proximité géographique, historique, linguistique et culturelle avec la Roumanie explique les relations privilégiées de ces deux pays. Les relations politiques bilatérales se sont renforcées avec l'accession au pouvoir en 2009, de la coalition pro-européenne. La Roumanie est devenue le principal promoteur de la Moldavie auprès de l'Union Européenne, en soutenant sa volonté d'adhérer à l'Union.

La Moldavie entretient également de bonnes relations avec l'Ukraine en dépit de tensions épisodiques à la frontière. Kiev est un partenaire de premier plan pour Chisinau. Les deux pays partagent une volonté commune de se rapprocher de l'Union Européenne et font tous deux partie du Partenariat oriental. L'Ukraine assure également environ un tiers des besoins en électricité de la Moldavie. Cependant, l'absence de liaison aérienne et le mauvais état des routes ralentissent les échanges entre les deux pays.

Les relations avec la Russie sont moins fluides, en raison du poids historique, culturel et économique de la Russie et de l'influence qu'elle tente de conserver en Moldavie, notamment au travers du conflit transnistrien. Les importations de vin moldave vers la Russie pèsent de manière importante dans la balance commerciale. Dans le domaine énergétique, la Russie contrôle, à travers Gazprom, l'opérateur national Moldovagaz. La dette gazière représente plus de 4 milliards de dollars, dont l'essentiel du fait de la Transnistrie. Le contrat d'approvisionnement en gaz échu en 2011 a été prolongé jusqu'à fin 2014, sans que le mode de calcul n'ait été modifié.

V - L'UNION EUROPÉENNE ET LA MOLDAVIE

En 2009, l'arrivée au pouvoir à Chisinau de la coalition pro-européenne et le lancement par l'UE du Partenariat oriental ont permis un approfondissement des relations UE/Moldavie notamment dans le cadre des négociations en vue d'accords d'association et de libre-échange et de la libéralisation des visas de court séjour.

La Moldavie bénéficie du taux d'aide européenne par habitant le plus élevé de tous les voisins orientaux de l'UE. En soutien à Chisinau, l'Union Européenne a relevé, au cours de l'automne 2013, les quotas d'importation sur le vin moldave, puis les a supprimés, à compter du 1^{er} janvier 2014. L'UE est également impliquée dans la résolution du conflit transnistrien. De 2003 à 2012, elle a mis en place des sanctions (restrictions de circulation) contre les principaux dirigeants de la région séparatiste pour les inciter à adopter une attitude plus constructive dans la négociation en format « 5+2 ». Elle a le statut d'observateur dans cette enceinte au côté des Etats-Unis. Enfin, en 2005, l'UE a mis en place une mission d'assistance au contrôle de la frontière entre la Moldavie et l'Ukraine (EUBAM Moldavie), avec le soutien des deux pays.

VI - LA FRANCE ET LA MOLDAVIE

La France est l'un des Etats membres les plus anciennement représentés à Chisinau. Les contacts politiques sont fréquents. Le dispositif français de coopération culturelle et linguistique repose sur l'Alliance Française de Chisinau, premier établissement culturel d'importance dans la capitale. Elle a fêté en 2012 ses 20 ans d'existence.

Chaque année, elle dispense des cours de français à 4 000 personnes. La langue française demeure la première langue vivante enseignée dans les établissements secondaires.

Quant aux relations économiques, la France compte parmi les principaux investisseurs étrangers en Moldavie (207 millions d'euros en 2010). Les principales entreprises présentes en Moldavie sont Orange (Orange Moldova, premier fournisseur de téléphonie mobile du pays), Lafarge (60% des besoins en ciment du pays), Lactalis et la Société générale (actionnaire majoritaire de la Mobiasbanca, cinquième banque moldave). Les échanges commerciaux bilatéraux demeurent limités (75 millions d'euros).