



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6219

Projet de loi portant approbation du Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010 modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007

Date de dépôt : 12-11-2010

Date de l'avis du Conseil d'État : 17-12-2010

Le document « 10 » n'a pu être ajouté au dossier consolidé.

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
17-03-2011	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
12-11-2010	Déposé	6219/00	<u>5</u>
17-12-2010	Avis du Conseil d'Etat (17.12.2010)	6219/01	<u>28</u>
19-01-2011	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Monsieur Marc Spautz	6219/02	<u>31</u>
21-02-2011	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (21-02-2011) Evacué par dispense du second vote (21-02-2011)	6219/03	<u>34</u>
19-01-2011	Commission du Développement durable Procès verbal (16) de la reunion du 19 janvier 2011	16	<u>37</u>
12-01-2011	Commission du Développement durable Procès verbal (14) de la reunion du 12 janvier 2011	14	<u>58</u>
12-04-2011	Publié au Mémorial A n°70 en page 1180	6219	<u>68</u>

Résumé

6219 : RESUME

Le projet de loi sous rubrique a pour objet l'approbation du protocole, signé le 24 juin 2010, modifiant l'Accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007.

Ce protocole constitue la seconde étape de l'Accord „Ciel ouvert“ qui a été approuvé par la loi du 28 novembre 2009 portant approbation de l'Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, signé à Bruxelles, le 25 avril 2007 et à Washington, le 30 avril 2007.

L'accord ouvre de nouveaux débouchés commerciaux et élargit le cadre de coopération sur des thèmes tels que l'environnement, la protection sociale, la concurrence et la sûreté dans le domaine de l'aviation. Les compagnies aériennes américaines et européennes pourront bénéficier de droits commerciaux supplémentaires lorsque les législations dans les deux ensembles géographiques auront évolué notamment dans la direction d'une libéralisation réciproque des règles en matière de propriété et de contrôle des compagnies aériennes. Ainsi, à l'heure actuelle les participations étrangères à la propriété des compagnies aériennes américaines sont limitées à 25 % des droits de vote. Si les États-Unis modifient leur législation à cet égard, l'Union européenne autorisera, par réciprocité, les ressortissants des États-Unis à détenir une participation majoritaire dans des compagnies aériennes de l'Union européenne.

L'accord, qui constitue une avancée substantielle en matière de convergence réglementaire et de libéralisation du trafic aérien entre l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique prévoit son application provisoire à partir de la date de signature entre parties en attendant son entrée en vigueur suite à l'accomplissement des procédures de ratification requises de part et d'autre.

6219/00

N° 6219**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

PROJET DE LOI

portant approbation du Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010 modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007

* * *

*(Dépôt: le 12.11.2010)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (3.11.2010).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	2
4) Protocole modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007	4

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre des Affaires étrangères est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation du Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010 modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007.

Château de Berg, le 3 novembre 2010

Le Ministre des Affaires étrangères,

Jean ASSELBORN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique.– Est approuvé le Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010, modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007.

*

EXPOSE DES MOTIFS

L'accord de seconde étape que constitue le Protocole se fonde sur les avantages qui découlent de l'accord „Ciel ouvert“ innovant signé en avril 2007 entre l'Union européenne et les Etats-Unis d'Amérique. Il ouvre de nouveaux débouchés commerciaux et élargit voire renforce le cadre de coopération sur des thèmes tels que l'environnement, la protection sociale, la concurrence et la sûreté. Il offre par ailleurs des perspectives supplémentaires d'investissements et d'accès au marché pour l'avenir, notamment sur le volet de la propriété et le contrôle d'un transporteur aérien.

Les négociations en vue de la seconde étape ont débuté en mai 2008, pour renforcer la coopération dans le domaine de la réglementation et d'élargir les possibilités d'accès au marché. Les négociateurs ont à présent mené à bien le mandat qui leur a été donné lors du sommet UE-Etats-Unis de novembre 2009.

L'accord conclu offre des avantages commerciaux évidents, dont un élargissement de l'accès des compagnies aériennes de l'UE au programme „Fly America“. Les Etats-Unis et l'Union européenne se sont engagés à lever les derniers obstacles en matière d'accès au marché et réexamineront chaque année le chemin parcouru vers cet objectif. Des droits commerciaux supplémentaires seront échangés à l'avenir, à condition que la législation soit modifiée sur les aspects suivants:

- libéralisation réciproque des règles en matière de propriété et de contrôle des compagnies aériennes. Actuellement, les participations étrangères à la propriété des compagnies aériennes américaines sont limitées à 25% des droits de vote. Si les Etats-Unis modifient leur législation à cet égard, l'UE autorisera, par réciprocité, les ressortissants des Etats-Unis à détenir une participation majoritaire dans des compagnies aériennes de l'UE.
- restrictions liées aux mesures de lutte contre le bruit à proximité des aéroports. Sous réserve de modifications législatives dans l'UE concernant l'introduction de restrictions liées aux nuisances sonores à proximité des aéroports, les compagnies aériennes de l'UE obtiendront des droits supplémentaires pour l'exploitation de liaisons entre les Etats-Unis et différents pays non européens. De plus, un certain nombre d'obstacles aux investissements de l'UE dans des compagnies aériennes de pays tiers seront éliminés. Des droits comparables seront accordés aux compagnies aériennes des Etats-Unis lorsque la législation américaine autorisera que des investisseurs de l'UE prennent une participation majoritaire dans des compagnies aériennes des Etats-Unis.

Les négociateurs sont également parvenus à d'importantes améliorations en matière de coopération réglementaire:

- le présent accord va renforcer la coopération dans le domaine de l'environnement en exigeant la compatibilité et l'interaction des mesures fondées sur le marché (telles que les systèmes d'échange de droits d'émission) pour éviter les doubles emplois; en incitant à une plus grande transparence des mesures de lutte contre le bruit à proximité des aéroports; et en favorisant des technologies, des carburants et des modes de gestion du trafic aérien plus respectueux de l'environnement. Cette coopération est essentielle pour asseoir le transport aérien international dans un schéma de développement durable;
- pour la première fois dans l'histoire de l'aviation, l'accord comprend un article consacré à la dimension sociale des relations entre l'UE et les Etats-Unis dans le domaine du transport aérien. Cet article garantira non seulement le maintien des droits que la législation actuelle reconnaît aux employés des compagnies aériennes, mais aussi l'application de normes de travail élevées grâce à la mise en oeuvre de l'accord sous examen;
- le présent accord augmentera le niveau de coopération déjà élevé en matière de sûreté de manière à mieux attribuer les ressources pour contrer les menaces qui pèsent sur le système de transport aérien en encourageant chacune des deux parties à accorder une confiance mutuelle maximale aux

mesures de sûreté prises par l'autre et en favorisant l'organisation de réactions rapides et coordonnées face aux nouvelles menaces;

- le présent accord élargit davantage les compétences du comité mixte UE/Etats-Unis, l'organe chargé du suivi de la mise en oeuvre de l'accord et de la coordination des différents axes de travail sur la coopération dans le domaine de la réglementation. Les nouvelles règles réduiront les formalités administratives (par exemple, la reconnaissance mutuelle des décisions de chacune des parties en matière de réglementation) et éviteront le gaspillage des ressources (par exemple, les initiatives communes en matière de sécurité, le contrôle unique de sûreté „one stop security“, l'aide aux passagers pendant leur voyage).

L'Union européenne et les Etats-Unis constituent les plus grands marchés du monde dans le domaine de l'aviation. A eux deux, ils représentent environ 60% de l'aviation mondiale. Selon une étude indépendante, les retombées économiques liées à la mise en oeuvre de cet accord de seconde étape seraient équivalents aux avantages tirés de part et d'autre de l'Atlantique d'une issue positive du cycle de négociations de Doha sur la libéralisation des échanges (cadre OMC). Une fois l'accord signé, il devra être approuvé par le Parlement européen et ratifié par tous les Etats membres avant d'entrer officiellement en vigueur.

Les avantages économiques potentiels d'une suppression des obstacles sur le marché transatlantique UE-Etats-Unis sont considérables:

- elle pourrait générer jusqu'à 12 milliards € de retombées économiques et créer jusqu'à 80.000 nouveaux emplois (répartis de manière plus ou moins égale entre les Etats-Unis et l'Union européenne);
- quelque 26 millions de passagers supplémentaires pourraient emprunter des vols transatlantiques sur une période de cinq ans, alors qu'actuellement, le trafic annuel n'atteint pas tout à fait 50 millions de passagers (en 2007). A la fin de ces cinq années, cela signifie que l'accord aura permis une croissance du marché de 34%;
- en éliminant les accords bilatéraux et leurs restrictions sur les droits relatifs au trafic, il est loisible d'envisager une réduction du coût des billets pour les entreprises et les clients privés, avec des retombées économiques consolidées comprises entre 6,4 et 12 milliards € sur une période de cinq ans;
- quant au marché du fret (intérêt essentiel pour le Grand-Duché de Luxembourg), il connaîtrait une croissance comprise entre 1 et 2%.

Pour illustrer l'importance des relations transatlantiques, il y a lieu de noter que le transporteur de fret luxembourgeois Cargolux dessert actuellement neuf aéroports internationaux aux Etats-Unis (New York, Atlanta, Miami, Huntsville, Houston, Indianapolis, Chicago, Seattle, Los Angeles) à travers dix-sept vols hebdomadaires.

S'agissant du volume transporté par Cargolux en 2009, 37.500 tonnes de marchandises ont été transportées sur les routes aériennes d'Europe vers les Etats-Unis contre 36.000 tonnes de marchandises sur les routes aériennes en sens inverse.

*

PROTOCOLE
modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis
d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses
Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007

Les Etats-Unis d'Amérique

(ci-après dénommés „les Etats-Unis“),

d'une part, et

Le Royaume de Belgique,

La République de Bulgarie,

La République tchèque,

Le Royaume de Danemark,

La République fédérale d'Allemagne,

La République d'Estonie,

L'Irlande,

La République hellénique,

Le Royaume d'Espagne,

La République française,

La République italienne,

La République de Chypre,

La République de Lettonie,

La République de Lituanie,

Le Grand-Duché de Luxembourg,

La République de Hongrie,

Malte,

Le Royaume des Pays-Bas,

La République d'Autriche,

La République de Pologne,

La République portugaise,

La Roumanie,

La République de Slovénie,

La République slovaque,

La République de Finlande,

Le Royaume de Suède,

Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,

parties au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et Etats membres de l'Union européenne (ci-après dénommés „les Etats membres“),

et l'Union européenne,

d'autre part,

Ayant l'intention de s'appuyer sur le cadre établi par l'accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007 (ci-après dénommé „l'accord“) pour ouvrir les marchés et maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique;

Accomplissant le mandat octroyé par l'article 21 de l'accord pour négocier rapidement la deuxième étape en vue de la réalisation de cet objectif;

Reconnaissant que l'Union européenne s'est substituée et a succédé à la Communauté européenne, à la suite de l'entrée en vigueur, le 1er décembre 2009, du traité de Lisbonne modifiant le traité sur l'Union européenne et le traité instituant la Communauté européenne et qu'à partir de cette date, tous les droits et obligations de la Communauté européenne et toutes les références à celle-ci figurant dans l'accord s'appliquent à l'Union européenne,

SONT CONVENUS de modifier l'accord comme suit:

Article 1

Définitions

L'article 1 de l'accord est modifié comme suit:

1. La nouvelle définition qui suit est insérée après le paragraphe 2:

„*2bis* l'expression „décision réglementaire relative à la citoyenneté“, le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services dans le cadre du présent accord satisfait aux exigences de l'article 4 concernant sa propriété, son contrôle effectif et son établissement principal;“

2. La nouvelle définition qui suit est insérée après le paragraphe 3:

„*3bis* l'expression „décision réglementaire relative à la conformité“, le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services dans le cadre du présent accord possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion pour exploiter de tels services et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services;“

Article 2

Reconnaissance mutuelle des décisions réglementaires relatives à la conformité et à la citoyenneté des transporteurs aériens

Un nouvel article 6bis est inséré après l'article 6, comme suit:

„Article 6bis

Reconnaissance mutuelle des décisions réglementaires relatives à la conformité et à la citoyenneté des transporteurs aériens

1. Lorsqu'elles sont saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation au titre de l'article 4 de la part d'un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités aéronautiques de l'autre partie reconnaissent toute décision réglementaire relative à la conformité et/ou à la citoyenneté faite par les autorités aéronautiques de la première partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette

décision réglementaire avait été faite par elles-mêmes et ne font pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, sous réserve des dispositions du point a) ci-dessous:

- a) Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation de la part d'un transporteur aérien, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités aéronautiques de la partie ayant reçu la demande ont une raison spécifique d'estimer que, malgré la décision réglementaire prise par les autorités aéronautiques de l'autre partie, les conditions prévues à l'article 4 du présent accord pour la délivrance d'autorisations ou d'agrément appropriés ne sont pas satisfaites, elles en avertissent sans retard ces autorités, en justifiant dûment leurs préoccupations. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties peut solliciter des consultations, auxquelles doivent participer des représentants des autorités aéronautiques concernées, et/ou demander des informations complémentaires concernant le sujet de préoccupation; il doit être satisfait à ces demandes dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des parties peut en saisir le comité mixte;
- b) Le présent article ne s'applique pas aux décisions réglementaires concernant les certificats de sécurité ou les licences, les dispositions en matière de sûreté ou la couverture d'assurance.

2. Chaque partie informe l'autre, si possible à l'avance ou, à défaut, dès que possible, par l'intermédiaire du comité mixte, de toute modification importante des critères qu'elle applique pour l'élaboration des décisions réglementaires visées au paragraphe 1 ci-dessus. Si la partie informée demande la tenue de consultations sur ces modifications, lesdites consultations sont organisées au sein du comité mixte dans les 30 jours suivant la demande, à moins que les parties n'en conviennent autrement. Si, à la suite de ces consultations, la partie informée estime que les critères modifiés par l'autre partie ne satisfont pas à la reconnaissance réciproque des décisions réglementaires, elle peut informer l'autre partie de la suspension du paragraphe 1. La partie informée peut lever cette suspension à tout moment. Le comité mixte en est informé."

Article 3

Environnement

L'article 15 de l'accord est supprimé et remplacé par l'article suivant:

„Article 15

Environnement

1. Les parties reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale, les coûts et les avantages de mesures destinées à protéger l'environnement devant être soigneusement pesés, tout en favorisant conjointement, le cas échéant, des solutions globales efficaces. En conséquence, les parties entendent collaborer pour limiter ou réduire, de façon économiquement raisonnable, les incidences de l'aviation internationale sur l'environnement.

2. Lorsqu'une partie examine des projets de mesures de protection de l'environnement à l'échelon régional, national ou local, il convient qu'elle en évalue les effets négatifs possibles sur l'exercice des droits prévus dans le présent accord et, si ces mesures sont adoptées, il convient qu'elle prenne les dispositions appropriées pour en atténuer les effets négatifs éventuels. A la demande d'une des parties, l'autre partie fournit une description de cette évaluation et des dispositions d'atténuation.

3. Lorsque des mesures de protection de l'environnement sont adoptées, les normes sur la protection de l'environnement adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans les annexes à la convention sont respectées, sauf dans les cas où des différences par rapport à ces normes ont été notifiées. Les parties appliquent toute mesure de protection de l'environnement ayant une incidence sur les services aériens régis par le présent accord conformément à l'article 2 et à l'article 3, paragraphe 4, du présent accord.

4. Les parties réitèrent l'engagement des Etats membres et des Etats-Unis à appliquer le principe de l'approche équilibrée.

5. Les dispositions suivantes s'appliquent à l'imposition de nouvelles restrictions d'exploitation obligatoires fondées sur le bruit dans les aéroports comptant plus de 50.000 mouvements d'avions à réaction subsoniques civils par année calendaire:

- a) Les autorités responsables des parties permettent la prise en compte de l'avis des parties intéressées dans le processus décisionnel.
- b) L'introduction de toute nouvelle restriction d'exploitation est communiquée à l'autre partie au minimum 150 jours avant son entrée en vigueur. A sa demande, l'autre partie a le droit d'obtenir sans délai un rapport écrit expliquant les raisons de l'introduction de la restriction, l'objectif environnemental assigné à l'aéroport et les mesures qui ont été envisagées pour atteindre cet objectif. Ce rapport contient l'évaluation des coûts et avantages probables des différentes mesures envisagées.
- c) Les restrictions d'exploitation sont i) non discriminatoires, ii) pas plus restrictives que nécessaire pour atteindre l'objectif environnemental assigné à l'aéroport concerné et iii) non arbitraires.

6. Les parties avalisent et encouragent l'échange d'informations et le dialogue régulier entre experts, notamment par les canaux de communication existants, afin d'approfondir la coopération, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, pour traiter de l'impact de l'aviation internationale sur l'environnement et des mesures d'atténuation, à savoir notamment:

- a) la recherche et le développement de technologies aéronautiques respectueuses de l'environnement;
- b) l'amélioration de la connaissance scientifique des effets des émissions du transport aérien afin de mieux informer les décideurs politiques;
- c) l'innovation dans la gestion du trafic aérien en vue de réduire l'impact environnemental de l'aviation;
- d) la recherche et le développement de carburants alternatifs durables pour l'aviation; et
- e) l'échange de vues sur des questions et des options dans les forums internationaux consacrés aux incidences environnementales de l'aviation, ainsi que, le cas échéant, la coordination des points de vue.

7. A la demande des parties, le comité mixte, assisté d'experts, veille à élaborer des recommandations sur les questions de chevauchements éventuels et de cohérence entre les mesures fondées sur le marché qu'appliquent les parties concernant les émissions du transport aérien, afin d'éviter l'inutile multiplication des mesures et des coûts et de réduire dans toute la mesure du possible la charge administrative qui pèse sur les compagnies aériennes. La mise en œuvre de ces recommandations est soumise à une ratification ou approbation interne, selon la demande de chaque partie.

8. Si une partie estime qu'une question liée à la protection de l'environnement dans le contexte de l'aviation, et notamment les nouvelles mesures proposées, soulève des préoccupations quant à l'application ou à la mise en œuvre du présent accord, elle peut demander une réunion du comité mixte, conformément à l'article 18, afin d'examiner la question et d'apporter les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes."

Article 4

Dimension sociale

Un nouvel article 17bis est inséré après l'article 17, comme suit:

„Article 17bis

Dimension sociale

1. Les parties reconnaissent l'importance de la dimension sociale de l'accord et les avantages qui découlent de l'application de normes du travail élevées à des marchés ouverts. Les opportunités créées par l'accord ne sont pas destinées à affaiblir les normes du travail ni les droits et principes sociaux contenus dans les législations respectives des parties.

2. Les principes énoncés au paragraphe 1 doivent guider les parties lorsqu'elles mettent en œuvre l'accord, notamment par la prise en compte régulière, par le comité mixte, conformément à l'article 18, des conséquences sociales de l'accord, et par l'élaboration de réponses appropriées aux préoccupations légitimes."

Article 5

Comité mixte

Les paragraphes 3, 4 et 5 de l'article 18 de l'accord sont supprimés et remplacés par les paragraphes suivants:

„3. Le comité mixte examine, le cas échéant, la mise en œuvre globale de l'accord, et notamment les effets éventuels des contraintes liées aux infrastructures aéroportuaires sur l'exercice des droits prévus à l'article 3, les effets des mesures de sûreté prises en vertu de l'article 9, les effets sur les conditions de concurrence, notamment dans le domaine des systèmes informatisés de réservation, ainsi que les effets sociaux éventuels de la mise en œuvre de l'accord. Le comité mixte prend également en compte, en permanence, les questions ou les propositions isolées dont l'une ou l'autre partie estime qu'elles affectent ou peuvent affecter l'exploitation dans le cadre de l'accord, telles que des exigences réglementaires contradictoires.

4. Le comité mixte développe également la coopération:

- a) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans l'accord, voire en recommandant d'éventuelles modifications de ce dernier;
- b) en examinant les conséquences sociales de l'accord tel qu'il est appliqué et en apportant les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes;
- c) en tenant un inventaire des questions relatives aux subventions ou aux aides publiques soulevées par l'une ou l'autre des parties au sein du comité mixte;
- d) en prenant des décisions par consensus concernant toute question relative à l'application de l'article 11, paragraphe 6;
- e) en élaborant, à la demande des parties, des dispositions pour la reconnaissance réciproque des décisions réglementaires;
- f) en encourageant la coopération entre les autorités respectives des parties dans leurs démarches visant à développer leurs systèmes respectifs de gestion du trafic aérien en vue d'optimiser leur interopérabilité et leur compatibilité, à en réduire les coûts et à en améliorer leur sécurité, leur capacité et leurs performances en termes d'environnement;
- g) en encourageant l'élaboration de propositions de projets et initiatives communs dans le domaine de la sécurité aérienne, notamment avec des pays tiers;
- h) en encourageant une coopération étroite et continue entre les autorités compétentes de sûreté aérienne des parties, et notamment les initiatives de développement de procédures de sûreté qui facilitent le flux des passagers et des marchandises sans compromettre la sûreté;
- i) en examinant si les dispositions législatives et réglementaires et les pratiques respectives des parties dans les domaines couverts par l'annexe 9 (Facilitation) de la convention peuvent affecter l'exercice des droits prévus par le présent accord;
- j) en promouvant des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs et réglementaires, en matière notamment de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aéroportuaires (y compris les créneaux horaires) et de protection des consommateurs;
- k) en encourageant la consultation, le cas échéant, sur les questions liées au transport aérien traitées au sein des organisations internationales et dans les relations avec les pays tiers, notamment en vue d'examiner l'opportunité d'adopter une approche commune; et
- l) en prenant par consensus les décisions visées à l'article 1, paragraphe 3, et à l'article 2, paragraphe 3, de l'annexe 4.

5. Les parties partagent l'objectif consistant à maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique en étendant

le présent accord aux pays tiers. A cette fin, le comité mixte envisage, le cas échéant, les conditions et les procédures requises, y compris toute modification nécessaire du présent accord, pour l'adhésion de nouveaux pays tiers au présent accord."

Article 6

Extension des possibilités

L'article 21 de l'accord est supprimé et remplacé par l'article suivant:

„Article 21

Extension des possibilités

1. Les parties s'engagent à poursuivre l'objectif commun consistant à continuer de lever les obstacles à l'accès aux marchés afin de maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique, notamment en facilitant l'accès de leurs transporteurs aériens aux marchés mondiaux de capitaux afin de mieux refléter les réalités de l'industrie aéronautique mondiale, en renforçant le système de transport aérien transatlantique et en établissant un cadre qui encouragera les autres pays à ouvrir leurs propres marchés des services aériens.

2. Conformément à l'objectif commun visé au paragraphe 1 et au mandat qui lui est conféré par l'article 18, consistant à surveiller la mise en œuvre du présent accord, le comité mixte examine chaque année l'évolution de la situation, notamment en ce qui concerne les modifications législatives visées au présent article. Le comité mixte élabore des modalités de coopération dans ce domaine et fait des recommandations aux parties. L'Union européenne et ses Etats membres autorisent la détention d'une participation majoritaire dans leurs transporteurs aériens et le contrôle effectif de ceux-ci par les Etats-Unis ou leurs ressortissants, sur une base de réciprocité, pour autant que le comité mixte confirme que les dispositions législatives et réglementaires des Etats-Unis autorisent la détention d'une participation majoritaire dans leurs transporteurs aériens et le contrôle effectif de ceux-ci par les Etats membres ou leurs ressortissants.

3. Dès que le comité mixte confirme par écrit, conformément à l'article 18, paragraphe 6, que les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie autorisent la détention d'une participation majoritaire dans ses transporteurs aériens et le contrôle effectif de ceux-ci par l'autre partie ou ses ressortissants:

- a) la section 3 de l'annexe 1 de l'accord cesse de s'appliquer;
- b) les transporteurs aériens des Etats-Unis ont le droit d'exploiter des services mixtes réguliers entre des points de l'Union européenne et ses Etats membres et de cinq pays, sans desservir de point sur le territoire des Etats-Unis. Le comité mixte dresse la liste de ces pays au plus tard un an après la signature du présent protocole. Le comité mixte peut modifier cette liste ou y ajouter des pays; et
- c) les dispositions de l'article 2 de l'annexe 4 de l'accord („Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un Etat tiers“) cessent de s'appliquer et les dispositions de l'annexe 6 de l'accord prennent effet en ce qui concerne les transporteurs aériens de pays tiers détenus et contrôlés par les Etats-Unis ou leurs ressortissants.

4. Dès que le comité mixte confirme par écrit, conformément à l'article 18, paragraphe 6, que les dispositions législatives et réglementaires de l'Union européenne et de ses Etats membres concernant l'imposition de restrictions d'exploitation fondées sur le bruit dans les aéroports comptant plus de 50.000 mouvements annuels d'avions à réaction subsoniques civils octroient à la Commission européenne le pouvoir d'évaluer le processus avant l'imposition de ces mesures et d'engager l'action judiciaire appropriée à l'encontre des mesures en question avant leur imposition, si les procédures appropriées n'ont pas été respectées conformément aux obligations applicables:

- a) les transporteurs aériens de l'Union européenne ont le droit d'exploiter des services mixtes réguliers entre des points des Etats-Unis et de cinq autres pays, sans desservir de point sur le territoire de l'Union européenne et de ses Etats membres. Le comité mixte dresse la liste de ces pays au plus tard un an après la signature du présent protocole. Le comité mixte peut modifier cette liste ou y ajouter des pays; et

- b) les dispositions de l'article 2 de l'annexe 4 de l'accord („Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un Etat tiers“) cessent de s'appliquer et les dispositions de l'annexe 6 de l'accord prennent effet en ce qui concerne les transporteurs aériens de pays tiers détenus et contrôlés par les Etats membres ou leurs ressortissants.

5. Dès que le comité mixte confirme par écrit qu'une des parties a rempli les conditions visées aux paragraphes 3 et 4 applicables à cette partie, celle-ci peut demander la tenue de consultations à haut niveau concernant la mise en œuvre du présent article. Ces consultations commencent au plus tard 60 jours après la signification de la demande, sauf si les parties en décident autrement. Les parties mettent tout en œuvre pour régler les problèmes faisant l'objet de la consultation. Si la partie ayant demandé les consultations n'est pas satisfaite du résultat de celles-ci, elle peut notifier par écrit, par la voie diplomatique, sa décision de ne pas autoriser de transporteur aérien de l'autre partie à exploiter de nouvelles fréquences ou à entrer sur de nouveaux marchés dans le cadre du présent accord. Toute décision de cette nature prend effet 60 jours après sa notification. Pendant cette période, l'autre partie peut décider de ne pas autoriser de transporteur aérien de la première partie à exploiter de nouvelles fréquences ou à entrer sur de nouveaux marchés dans le cadre de l'accord. Cette décision prend effet le même jour que la décision de la première partie. Toute décision de cette nature peut être levée moyennant l'accord des parties, confirmé par écrit par le comité mixte.“

Article 7

Services de transport achetés par le gouvernement des Etats-Unis

L'annexe 3 de l'accord est supprimée et remplacée par le texte suivant:

„ANNEXE 3

Concernant les services de transport achetés par le gouvernement des Etats-Unis

Les transporteurs aériens de l'Union européenne ont le droit de transporter des passagers et des marchandises sur des vols réguliers et affrétés pour lesquels un service, une agence ou un organe civil officiel du gouvernement des Etats-Unis:

- 1) obtient le service de transport pour lui-même ou dans le cadre d'un accord prévoyant que le paiement est effectué par le gouvernement ou à partir de fonds mis à disposition du gouvernement; ou
- 2) fournit le service de transport à destination ou pour le compte d'un pays tiers ou d'une organisation internationale ou autre sans remboursement,

si le transport est effectué:

- a) entre un point situé aux Etats-Unis et un point situé en dehors des Etats-Unis, pour autant que ce transport soit autorisé par l'article 3, paragraphe 1, point c), sauf – en ce qui concerne les passagers pouvant bénéficier d'un tarif contractuel „paire de villes“ – entre les points pour lesquels il existe un tarif contractuel „paire de villes“; ou
- b) entre deux points situés en dehors des Etats-Unis.

La présente annexe ne s'applique pas aux services de transport obtenus ou financés par le secrétaire à la défense ou par le secrétaire d'un département militaire.“

Article 8

Annexes

Le texte de l'appendice au présent protocole constitue l'annexe 6 de l'accord.

Article 9

Application provisoire

1. Dans l'attente de son entrée en vigueur, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent protocole, dans la mesure permise par la législation nationale applicable, à partir de la date de signature.

2. Chaque partie peut à tout moment notifier à l'autre partie, par écrit et par la voie diplomatique, sa décision de ne plus appliquer le présent protocole. Dans ce cas, l'application du présent protocole prend fin à minuit (temps universel) à la fin de la saison IATA (Association internationale des transporteurs aériens) en cours un an après la date de notification écrite, sauf si cette notification est retirée par accord entre les parties avant l'expiration de cette période. Si l'application provisoire de l'accord cesse conformément à l'article 25, paragraphe 2, de l'accord, l'application provisoire du présent protocole cesse simultanément.

Article 10

Entrée en vigueur

Le présent protocole entre en vigueur à la plus tardive des deux dates suivantes:

1. la date d'entrée en vigueur de l'accord,
2. un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent protocole ont été menées à bien.

Aux fins de cet échange de notes diplomatiques, les notes diplomatiques communiquées à ou par l'Union européenne et ses Etats membres sont remises, selon le cas, à ou par l'Union européenne. La ou les notes diplomatiques de l'Union européenne et de ses Etats membres contiennent des communications de chaque Etat membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent protocole ont été menées à bien.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés, ont signé le présent accord.

Съставено в Люксембург на двадесет и четвърти юни две хиляди и десета година.

Hecho en Luxemburgo, el veinticuatro de junio de dos mil diez.

V Lucemburku dne dvacátého čtvrtého června dva tisíce deset.

Udfærdiget i Luxembourg den fireogtyvende juni to tusind og ti.

Geschehen zu Luxemburg am vierundzwanzigsten Juni zweitausendzehn.

Kahe tuhande kümnenda aasta juunikuu kahekümne neljandal päeval Luxembourgis.

Έγινε στο Λουξεμβούργο, στις είκοσι τέσσερις Ιουνίου δύο χιλιάδες δέκα.

Done at Luxembourg on the twenty-fourth day of June in the year two thousand and ten.

Fait à Luxembourg, le vingt-quatre juin deux mille dix.

Fatto a Lussemburgo, addì ventiquattro giugno duemiladieci.

Luksemburgā, divi tūkstoši desmitā gada divdesmit ceturtajā jūnijā.

Priimta du tūkstančiai dešimtų metų birželio dvidešimt ketvirtą dieną Liuksemburge.

Kelt Luxembourgban, a kétezer-tizedik év június huszonnegyedik napján.

Magħmul fil-Lussemburgu, fl-erbgha u għoxrin jum ta' Ġunju tas-sena elfejn u għaxra.

Gedaan te Luxemburg, de vierentwintigste juni tweeduizend tien.

Sporządzono w Luksemburgu dnia dwudziestego czwartego czerwca roku dwa tysiące dziesiątego.

Feito em Luxemburgo, em vinte e quatro de Junho de dois mil e dez.

Întocmit la Luxembourg, la douăzeci și patru iunie două mii zece.

V Luxemburgu dňa dvadsiateho štvrtého júna dvetisícdesať.

V Luxembourggu, dne štiriindvajsetega junija leta dva tisoč deset.

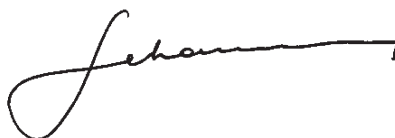
Tehty Luxemburgissa kahdentenäkymmenentenäneljäntenä päivänä kesäkuuta vuonna kaksituhattakymmenen.

Som skedde i Luxemburg den tjugofjärde juni tjugohundratio.

За Република България

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke.

*Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien*

A handwritten signature in black ink, appearing to start with the letter 'J' and ending in a horizontal line.

Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.
Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

Za Českou republiku

A handwritten signature in black ink, starting with a large 'S' and ending with a horizontal line.

På Kongeriget Danmarks vegne

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke.

Für die Bundesrepublik Deutschland

A handwritten signature in black ink, starting with a large 'H' and ending with a horizontal line.

Eesti Vabariigi nimel

A handwritten signature in black ink, starting with a large 'A' and ending with a horizontal line.

Για την Ελληνική Δημοκρατία

A handwritten signature in black ink, starting with a large 'P' and ending with a horizontal line.

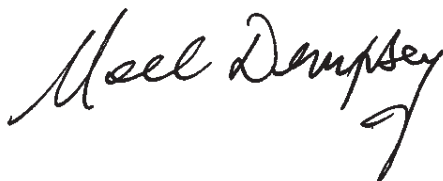
Por el Reino de España



Pour la République française



*Thar cheann Na hÉireann
For Ireland*



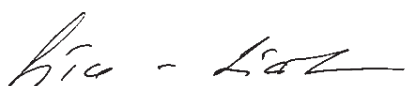
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



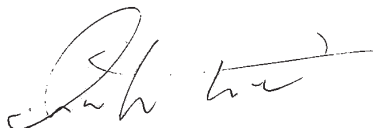
Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



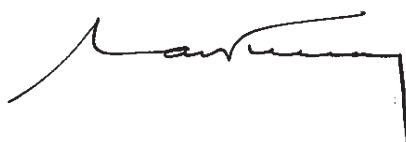
Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



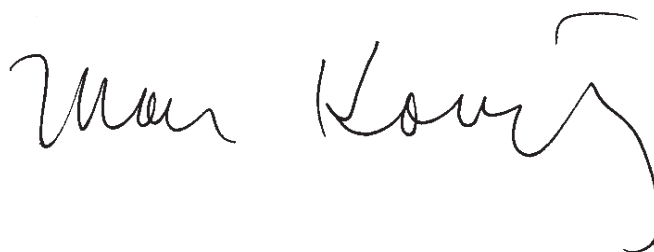
Pentru România

A stylized handwritten signature in black ink, consisting of a vertical line with a loop at the top and a horizontal stroke at the bottom.

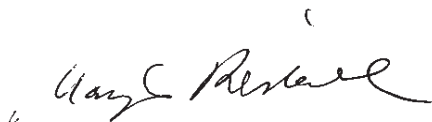
Za Republiko Slovenijo

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Zeljko Čukarac' in a cursive style.

Za Slovenskú republiku

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Matti Kuusi' in a cursive style.

Suomen tasavallan puolesta

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Ulf Persson' in a cursive style.

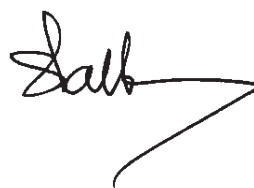
För Konungariket Sverige

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Iva Fortkumny' in a cursive style.

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Philip...' in a cursive style.

За Европелския съюз
 Por la Unión Europea
 Za Evropskou unii
 For Den Europæiske Union
 Für die Europäische Union
 Euroopa Liidu nimel
 Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
 For the European Union
 Pour l'Union européenne
 Per l'Unione europea
 Eiropas Savienības vārdā
 Europos Sąjungos vardu
 Az Európai Unió részéről
 Għall-Unjoni Ewropea
 Voor de Europese Unie
 W imieniu Unii Europejskiej
 Pela União Europeia
 Pentru Uniunea Europeană
 Za Európsku úniu
 Za Evropsko unijo
 Euroopan unionin puolesta
 För Europeiska unionen

For the United States of America




*

Appendice au Protocole

ANNEXE 6

Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un Etat tiers

1. Aucune des parties n'exerce les droits pouvant découler d'accords conclus avec un pays tiers en matière de services aériens pour refuser, révoquer, suspendre ou limiter des autorisations ou des agréments d'un transporteur aérien dudit pays tiers au motif qu'une part substantielle de la propriété de ce transporteur aérien est entre les mains de l'autre partie, de ses ressortissants, ou des deux à la fois.
2. Les Etats-Unis n'exercent pas les droits pouvant découler d'accords dans le domaine des services aériens pour refuser, révoquer, suspendre ou limiter des autorisations ou des agréments d'un transporteur aérien de la Principauté de Liechtenstein, de la Confédération suisse ou d'un membre de l'EACE à la date de la signature du présent accord, ou d'un pays africain qui met en œuvre un accord „Ciel ouvert“ conclu avec les Etats-Unis dans le domaine des services aériens à la date de la signature du présent accord, au motif que le contrôle effectif dudit transporteur est entre les mains d'un ou de plusieurs Etats membres, de ressortissants dudit ou desdits Etats membres, ou des deux à la fois.
3. Aucune des parties n'exerce les droits pouvant découler d'accords conclus avec un pays tiers en matière de services aériens pour refuser, révoquer, suspendre ou limiter des autorisations ou des agréments d'un transporteur aérien dudit pays tiers au motif que le contrôle effectif de ce transporteur aérien est entre les mains de l'autre partie, de ses ressortissants, ou des deux à la fois, pour autant que le pays tiers en question entretienne de bonnes relations de coopération en matière de services aériens avec les deux parties.
4. Le comité mixte tient l'inventaire des pays tiers considérés par les deux parties comme entretenant de bonnes relations de coopération en matière de services aériens.

Déclaration commune

Les représentants des Etats-Unis et de l'Union européenne et de ses Etats membres ont confirmé que le protocole modifiant l'accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique et la Communauté européenne et ses Etats membres, paraphé à Bruxelles le 25 mars 2010, doit être authentifié dans d'autres langues, selon les modalités prévues, soit par échange de lettres avant sa signature, soit par décision du comité mixte après cette signature.

La présente déclaration commune fait partie intégrante du protocole.

Pour les Etats-Unis:

John BYERLY
(signé)

25 mars 2010

*Pour l'Union européenne
et ses Etats membres:*

Daniel CALLEJA
(signé)

*

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LES CONSULTATIONS

1. Les délégations représentant l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats Unis d'Amérique, d'autre part, se sont rencontrées à Bruxelles, du 23 au 25 mars 2010, pour achever les négociations relatives à un accord de transport aérien de seconde étape. La liste des membres des délégations figure en pièce jointe A.
2. Les délégations ont approuvé *ad referendum* et paraphé le texte d'un protocole modifiant l'accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007 („le protocole“, figurant en pièce jointe B). Elles comptent soumettre le projet de protocole à l'approbation de leurs autorités respectives, en vue de son entrée en vigueur dans un proche avenir.
3. Les références à l'accord et à ses articles, paragraphes et annexes contenues dans le présent protocole d'entente s'entendent comme des références à l'accord, tel qu'il serait modifié par le protocole.
4. La délégation de l'UE a confirmé qu'en raison de l'entrée en vigueur le 1er décembre 2009 du traité de Lisbonne modifiant le traité sur l'Union européenne et le traité instituant la Communauté européenne, l'Union européenne a remplacé et a succédé à la Communauté européenne et qu'à compter de cette date, tous les droits et obligations, et toutes les références à la Communauté européenne contenus dans l'accord se rapportent à l'Union européenne.
5. Les délégations ont affirmé que les procédures de reconnaissance réciproque des décisions réglementaires en matière de conformité des transporteurs aériens et de citoyenneté (nouvel article 6*bis*) ne visent pas à modifier les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties en matière d'exploitation de services aériens internationaux (article 4 de l'accord).
6. Concernant l'article 9, les délégations ont exprimé le souhait de poursuivre la coopération entre l'UE et les Etats-Unis dans le domaine de la sûreté de l'aviation afin de pouvoir se fier, dans toute la mesure du possible, aux mesures de sûreté appliquées par l'autre partie, lorsqu'elles sont compatibles avec les législations et réglementations applicables, pour éviter toute redondance inutile.
7. Les délégations ont indiqué que la coopération en matière de sûreté doit passer par des consultations régulières sur les modifications d'exigences existantes, si possible avant leur mise en œuvre; sur une coordination étroite des activités d'inspection des aéroports et, le cas échéant et si possible, des inspections de compagnies aériennes; et sur l'échange d'informations concernant les nouvelles technologies et procédures de sûreté.
8. En vue de favoriser une utilisation efficace des ressources disponibles, d'accroître la sûreté et de promouvoir la facilitation, les délégations ont souligné l'intérêt de répondre rapidement et, si possible, de manière coordonnée, aux nouvelles menaces.
9. Les deux délégations ont indiqué que le présent protocole ne modifie pas les dispositions des conventions respectives en vigueur entre un Etat membre et les Etats-Unis pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.
10. La délégation de l'UE a indiqué que tous les travaux afférents à l'article 15, paragraphe 7, devraient porter, entre autres, sur les performances environnementales et l'intégrité technique des mesures respectives, sur la nécessité d'éviter les distorsions de concurrence et les fuites de carbone et, le cas échéant, sur l'opportunité et la manière de lier ou d'intégrer ces mesures les unes avec les autres. La délégation des Etats-Unis a souhaité que les recommandations soient préparées en mettant l'accent, entre autres, sur la cohérence avec la Convention de Chicago et sur la promotion des objectifs de l'accord.
11. Les deux délégations ont souligné qu'aucun élément de l'accord ne modifiait de quelque manière que ce soit leurs positions juridiques et politiques respectives sur diverses questions environnementales liées à l'aviation.

12. Reconnaissant que l'UE et les Etats-Unis ont des objectifs environnementaux communs, les délégations ont établi une déclaration commune sur la coopération dans le domaine de l'environnement, qui figure en pièce jointe C du présent protocole d'entente sur les consultations.

13. La délégation de l'UE a réaffirmé l'intention de l'UE de continuer les travaux entrepris dans le cadre de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques pour fixer des objectifs globaux de réduction des émissions de l'aviation internationale.

14. Les délégations des Etats-Unis et de l'UE ont réaffirmé les intentions des Etats-Unis et de l'UE de travailler au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour limiter les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale. Les deux délégations ont également souligné les contributions du secteur de l'aviation en faveur de ce processus.

15. Les deux délégations ont indiqué que la mention d'approche équilibrée à l'article 15, paragraphe 4, fait référence à la résolution A35-5 adoptée à l'unanimité lors de la 35e assemblée de l'OACI. Les délégations ont souligné que tous les aspects du principe d'approche équilibrée établis dans ladite résolution sont pertinents et importants, notamment la reconnaissance du fait que „les Etats ont des obligations juridiques, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies pertinents qui peuvent exercer une influence sur leur application de l'„approche équilibrée“ de l'OACI“.

16. Les deux délégations se sont exprimées en faveur de l'application des „Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs“ de l'OACI, actuellement publiées dans le document 9829, 2e édition, de l'OACI.

17. Concernant l'article 15, paragraphe 5, point a), la délégation de l'UE a indiqué que les „parties intéressées“ s'entendent, au sens de l'article 2, paragraphe f), de la directive 2002/30/CE, comme „des personnes physiques ou morales concernées ou susceptibles d'être concernées par l'introduction de mesures de réduction du bruit, y compris de restriction d'exploitation, ou ayant un intérêt légitime à l'application de telles mesures“. La délégation de l'UE a également souligné qu'en vertu de l'article 10 de ladite directive, les Etats membres veillent à ce que les procédures de consultation des parties intéressées pour l'application des articles 5 et 6 de la même directive soient établies conformément au droit national applicable.

18. Reconnaissant les difficultés liées à la mobilité internationale croissante des travailleurs et à la structure des entreprises, la délégation de l'UE a indiqué que la Commission européenne suit de près la situation et envisage de nouvelles initiatives en vue d'améliorer la mise en œuvre, l'application et le contrôle de l'application dans ce domaine. La délégation de l'UE a également mentionné les travaux entrepris par la Commission européenne concernant les accords entre entreprises transnationales et a fait part de sa volonté d'en informer le comité mixte, ainsi que des initiatives y afférentes, le cas échéant.

19. La délégation des Etats-Unis a indiqué qu'aux Etats-Unis, le principe autorisant le choix d'un seul représentant pour une classe ou une catégorie donnée de travailleurs auprès d'une compagnie aérienne a contribué à promouvoir les droits des travailleurs des compagnies aériennes, qu'il s'agisse de personnel de bord ou de personnel au sol, pour s'organiser, négocier et faire exécuter les conventions collectives.

20. Les deux délégations ont noté que dans l'hypothèse où l'une des parties prendrait des mesures contraires à l'accord, notamment à l'article 21, l'autre partie pourrait prendre toute mesure appropriée et proportionnelle, conformément au droit international, notamment à l'accord.

21. En lien avec l'article 21, paragraphe 4, la délégation de l'UE a indiqué que l'examen visé dans ce paragraphe sera effectué par la Commission européenne d'office ou *ex parte*.

22. Les délégations ont indiqué que les droits de trafic visés l'article 21, paragraphe 4, point a), s'ajouteraient à ceux accordés à l'Union européenne et à ses Etats membres à l'article 3 de l'accord.

23. Les délégations se sont montrées satisfaites de la coopération entre le ministère des transports des Etats-Unis et la Commission européenne, comme le prévoit l'accord, dans l'objectif commun d'améliorer la compréhension mutuelle des lois, procédures et pratiques des régimes de concurrence respectifs et de l'incidence que l'évolution du secteur du transport aérien a eu, ou peut avoir, sur la concurrence dans ce secteur.

24. Les délégations ont affirmé l'engagement de leurs autorités de la concurrence respectives en faveur du dialogue, de la coopération et du principe de transparence, conformément aux exigences légales, notamment la protection des informations commerciales confidentielles. Elles ont réaffirmé la volonté de leurs autorités de la concurrence respectives de fournir des orientations concernant les exigences procédurales, le cas échéant.

25. Les délégations ont noté que toute communication adressée au comité mixte ou dans un autre contexte concernant la coopération au titre de l'annexe 2 doit respecter les règles régissant la divulgation d'informations confidentielles ou sensibles pour le marché.

26. Aux fins de l'annexe 6, paragraphe 4, les délégations ont indiqué qu'elles souhaitaient que le comité mixte établisse, dans l'année suivant la signature du protocole, des critères appropriés pour déterminer si les pays ont fait preuve de coopération dans les relations en matière de services aériens.

27. Les délégations ont salué la participation de représentants de l'Islande et de la Norvège en qualité d'observateurs de la délégation de l'UE et elles ont indiqué que les travaux se poursuivraient au sein du comité mixte pour préparer des propositions concernant les conditions et les procédures qui permettraient à l'Islande et à la Norvège d'adhérer à l'accord, tel que modifié par le protocole.

28. Les deux délégations ont fait part de leur souhait de voir leurs autorités aéronautiques respectives permettre des opérations conformes aux conditions de l'accord, tel que modifié par le protocole, sur la base de la courtoisie et de la réciprocité, ou sur une base administrative, à compter de la date de signature du protocole.

*Pour la délégation de l'Union européenne
et ses Etats membres*

Daniel CALLEJA

*Pour la délégation
des Etats-Unis d'Amérique*

John BYERLY

*

APPENDICE C

Déclaration commune en matière de coopération environnementale

Les délégations des Etats-Unis et de l'Union européenne et ses Etats membres ont réaffirmé qu'il est primordial de limiter les incidences environnementales de l'aviation internationale. Elles ont fait part de leur engagement commun en faveur des objectifs environnementaux établis lors de la 35ème assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), notamment de s'efforcer de:

- a) limiter ou réduire le nombre de personnes touchées par des nuisances sonores aériennes notables;
- b) limiter ou réduire les incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air au niveau local; et
- c) limiter ou réduire les incidences des émissions de gaz à effet de serre émis par l'aviation sur le climat à l'échelle planétaire.

Les délégations ont reconnu les résultats de la 15e Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et l'accord de Copenhague, y compris la reconnaissance commune du point de vue scientifique selon lequel l'augmentation de la température au niveau mondial devrait rester inférieure à deux degrés Celsius.

Les délégations ont confirmé le vif souhait et la ferme volonté des parties de collaborer pour exploiter les progrès enregistrés par la réunion à haut niveau de l'OACI sur l'aviation internationale et le changement climatique en s'efforçant d'engager, avec les partenaires internationaux, un effort collectif dans le cadre de l'OACI pour mettre en place un programme d'action plus ambitieux, impliquant des objectifs solides, un cadre pour l'adoption de mesures fondées sur le marché et la prise en compte des besoins spécifiques des pays en développement.

Les deux parties ont pris acte de leur engagement à coopérer avec le comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI (CAEP) pour garantir la présentation rapide et efficace de son programme de travail, y compris l'adoption d'une norme mondiale sur les émissions de CO₂ des avions et d'autres mesures relatives au changement climatique, au bruit et à la qualité de l'air.

Les délégations ont souligné qu'il est important de réduire les incidences environnementales de l'aviation:

- en poursuivant la coopération sur les programmes de modernisation de la gestion du trafic aérien NextGen et SESAR, y compris l'Initiative transatlantique d'interopérabilité pour la réduction des émissions (AIRE);
- en stimulant et en accélérant, en tant que de besoin, la conception et la mise en œuvre de nouvelles technologies appliquées aux avions et de carburants de remplacement durables, notamment à travers l'initiative technologique conjointe Clean Sky, le programme CLEEN (Continuous Low Energy, Emissions and Noise), l'initiative CAAFI (Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative) et l'étude SWAFEA (Sustainable Way for Alternative Fuel and Energy in Aviation); et
- en collaborant avec la communauté scientifique, notamment par l'intermédiaire de l'„Impacts and Science Group“ du CAEP, pour mieux comprendre et quantifier les incidences environnementales de l'aviation telles que ses effets sur la santé et ses effets climatiques non liés au CO₂.

Service Central des Imprimés de l'Etat

6219/01

N° 6219¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

PROJET DE LOI

portant approbation du Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010 modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(17.12.2010)

En date du 29 octobre 2010, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Affaires étrangères. Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs incluant un résumé des dispositions du Protocole modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, ainsi que le texte du Protocole.

Le protocole à approuver a été signé le 24 juin 2010 à Luxembourg. Il constitue la seconde étape de l'Accord „Ciel ouvert“ qui a été approuvé par la loi du 28 novembre 2009 portant approbation de l'Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, signé à Bruxelles, le 25 avril 2007 et à Washington, le 30 avril 2007.

Selon les auteurs, cette seconde étape devrait ouvrir de nouveaux débouchés commerciaux et élargir, voire renforcer le cadre de coopération sur des thèmes tels que l'environnement, la protection sociale, la concurrence et la sûreté. Le protocole à approuver devrait offrir par ailleurs des perspectives supplémentaires d'investissement et d'accès au marché pour l'avenir, notamment sur le volet de la propriété et le contrôle d'un transporteur aérien.

*

Le libellé de l'article unique ne donne pas lieu à observation.

Le Conseil d'Etat attire l'attention des auteurs du présent projet de loi sur le libellé de l'article 6 du protocole susmentionné, prévoyant l'attribution de pouvoirs décisionnels au comité mixte. De l'avis du Conseil d'Etat, il y a dès lors lieu de recourir à la procédure d'adoption des lois telle que prévue à l'endroit de l'article 114, alinéa 2, en application de l'article 37 de la Constitution.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 17 décembre 2010.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges SCHROEDER

Service Central des Imprimés de l'Etat

6219/02

N° 6219²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

PROJET DE LOI

portant approbation du Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010 modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(19.1.2011)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Marc SPAUTZ, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand DIEDERICH, Mme Marie-Josée FRANK, MM. Paul HELMINGER, André HOFFMANN, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI et Marcel OBERWEIS, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 12 novembre 2010 par Monsieur le Ministre des Affaires étrangères.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 17 décembre 2010.

En date du 3 décembre 2010, la Commission du Développement durable a désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi sous objet. Lors de sa réunion du 12 janvier 2011, la commission parlementaire a procédé à l'examen du texte sous rubrique à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat.

Le présent rapport a été adopté en date du 19 janvier 2011.

*

II. OBJET DE LA LOI

Le projet de loi sous rubrique a pour objet l'approbation du protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010, modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007.

Ce protocole constitue la seconde étape de l'Accord „Ciel ouvert“ qui a été approuvé par la loi du 28 novembre 2009 portant approbation de l'Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, signé à Bruxelles, le 25 avril 2007 et à Washington, le 30 avril 2007.

L'accord ouvre de nouveaux débouchés commerciaux et élargit voire renforce le cadre de coopération sur des thèmes tels que l'environnement, la protection sociale, la concurrence et la sûreté dans le domaine de l'aviation. Les compagnies aériennes américaines et européennes pourront bénéficier de droits commerciaux supplémentaires lorsque les législations dans les deux ensembles géographiques auront évolué notamment dans la direction d'une libéralisation réciproque des règles en matière de propriété et de contrôle des compagnies aériennes. Ainsi, à l'heure actuelle les participations étrangères à la propriété des compagnies aériennes américaines sont limitées à 25% des droits de vote. Si les

Etats-Unis modifient leur législation à cet égard, l'Union européenne autorisera, par réciprocité, les ressortissants des Etats-Unis à détenir une participation majoritaire dans des compagnies aériennes de l'Union européenne.

L'accord, qui constitue une avancée substantielle en matière de convergence réglementaire et de libéralisation du trafic aérien entre l'Union européenne et les Etats-Unis d'Amérique prévoit son application provisoire à partir de la date de signature entre parties en attendant son entrée en vigueur suite à l'accomplissement des procédures de ratification requises de part et d'autre.

*

III. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI

portant approbation du Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010 modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007

Article unique.— Est approuvé le Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010, modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007.

Luxembourg, le 19 janvier 2011

Le Rapporteur,
Marc SPAUTZ

Le Président,
Fernand BODEN

6219/03

N° 6219³**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

PROJET DE LOI

portant approbation du Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010 modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(15.2.2011)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 11 février 2011 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

portant approbation du Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010 modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 10 février 2011 conformément à l'article 114, alinéa 2 de la Constitution et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 17 décembre 2010;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 15 février 2011.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges SCHROEDER

Service Central des Imprimés de l'Etat



CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 19 janvier 2011

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 5 janvier 2011 (14h00)
2. 6219 Projet de loi portant approbation du Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010 modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. Examen des documents européens suivants :

COM (2010) 796 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - Vers une surveillance renforcée du marché relatif au système européen d'échange de quotas d'émission

COM (2010) 811 : RAPPORT DE LA COMMISSION sur les changements indirects d'affectation des sols liés aux biocarburants et aux bioliquides
4. Lutte contre le changement climatique
 - Initiatives au niveau national
5. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures,

M. Claude Frank, M. Henri Haine, M. Max Nilles, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Jean Biver, Mme Martine Kemmer, M. Marc Schuman, de l'Administration de l'environnement,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Excusé : M. Georges Bach, membre du Parlement européen

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 5 janvier 2011 (14h00)

Le projet de procès-verbal de la réunion du 5 janvier 2011 (14h00) est adopté.

2. 6219 Projet de loi portant approbation du Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010 modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se reporter au document parlementaire 6219². Il rappelle notamment que le Protocole à approuver prévoit l'attribution de pouvoirs décisionnels au comité mixte et qu'en conséquence, il y a lieu de recourir à la procédure d'adoption des lois telle que prévue à l'endroit de l'article 114, alinéa 2, en application de l'article 37 de la Constitution.

Le projet de rapport ne soulève pas de question de la part des membres de la Commission et est adopté à l'unanimité.

3. Examen des documents européens suivants :

COM (2010) 796 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - Vers une surveillance renforcée du marché relatif au système européen d'échange de quotas d'émission

COM (2010) 811 : RAPPORT DE LA COMMISSION sur les changements indirects d'affectation des sols liés aux biocarburants et aux bioliquides

Les représentants gouvernementaux présentent le document COM (2010) 796. Il est prié de se reporter à l'annexe 1 du présent procès-verbal pour les détails de cette présentation. En résumé, la communication évalue le niveau de la surveillance réglementaire qui s'applique au marché européen du carbone. Par ailleurs, elle dresse la liste des différentes actions envisageables en vue de maintenir l'intégrité de ce marché en plein essor. La conclusion à laquelle parvient la communication est que, pour l'essentiel, le marché du carbone est soumis à une surveillance appropriée, mais qu'un effort supplémentaire pourrait se révéler nécessaire en ce qui concerne le marché au comptant. Ainsi, la communication constitue la première étape d'un processus qui pourrait mener à la présentation d'une proposition législative en la matière. Monsieur le Ministre précise d'emblée que le Luxembourg soutiendra, le cas échéant, cette proposition de directive.

Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

Le représentant du groupe *déi gréng* constate que les modalités des transactions de gré à gré ne sont, en principe, pas accessibles à d'autres acteurs du marché. Ceci implique notamment que le prix de la transaction n'est pas connu. A son avis, ce mécanisme est inadéquat, inefficace et son manque de transparence implique qu'il ne pourra pas fonctionner sur le long terme.

Les représentants du Ministère expliquent que ce marché est un marché privé qui, par définition, fixe lui-même ses propres règles. Toutefois, les prix *spot* sont connus sur les bourses d'échanges. En outre, des agences de presse financière publient des données sur les transactions, notamment des informations journalières sur le volume des transactions de gré à gré compensées. Seuls les prix négociés des transactions bilatérales ne sont pas matière à publicité.

Dans le même ordre d'idées, Monsieur le Ministre explique que, pour ce qui est des échanges entre les pays, la plupart des transactions ne sont conclues qu'assorties d'une clause de confidentialité. Le groupe *déi gréng* regrette cette démarche car il est d'avis qu'il est impossible d'avoir une discussion sereine sur les priorités nationales sans disposer d'informations sur les prix pratiqués au niveau international.

Suite à une question relative à la mise aux enchères progressive des quotas de CO₂ à partir de 2013 et à ses conséquences potentiellement négatives pour la compétitivité des entreprises européennes sur le marché mondial, les représentants gouvernementaux donnent à considérer qu'afin de contrer les fuites de carbone (délocalisations d'entreprises européennes vers des Etats tiers où les normes environnementales sont moins contraignantes), l'UE a mis en place des mécanismes correcteurs. De l'avis de Monsieur le Ministre, les contraintes mises en place sont justifiées, mais il a fallu trouver un équilibre afin de ne pas provoquer de délocalisations massives. Le groupe *déi gréng* estime que ce nouveau mécanisme ne doit pas être considéré comme une contrainte, mais au contraire comme une incitation à l'innovation et à une réflexion à long terme sur l'efficacité énergétique.

Pour finir, Monsieur le Ministre signale que la Commission européenne n'a pas encore donné de précision quant à la façon dont la mise aux enchères des quotas d'émission sera organisée. Selon lui, le mécanisme devrait être articulé à un niveau transnational plutôt que national.

*

Les représentants gouvernementaux présentent le document COM (2010) 811. Il est prié de se reporter à l'annexe 1 du présent procès-verbal pour les détails de cette présentation. En

résumé, ce document est un rapport dans lequel la Commission analyse les changements indirects dans l'affectation des sols en relation avec les biocarburants et les bioliquides. Le rapport admet que ces changements peuvent atténuer les réductions d'émissions de gaz à effet de serre associées aux biocarburants. Il annonce que la Commission réalisera une analyse d'impact approfondie d'une sélection d'approches envisageables pour aborder cette question, analyse qui sera présentée au plus tard en juillet 2011 et qui sera, le cas échéant, accompagnée d'une proposition législative concernant la modification des directives sur les énergies renouvelables et sur la qualité des carburants.

Suite à cette présentation et à une question afférente, il est précisé que le Ministère du Développement durable et des Infrastructures et le Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur sont conjointement responsables de ce dossier. En outre, il est signalé qu'en date du 21 janvier prochain, le Conseil de Gouvernement examinera le projet de règlement grand-ducal fixant les critères de durabilité pour les biocarburants et bioliquides.

Certains membres de la commission parlementaire sont d'avis qu'il faut, de la même manière que pour les biocarburants, étudier les impacts directs et indirects engendrés par l'utilisation des énergies fossiles. Cela permettrait d'évaluer toutes les facettes de la problématique et de procéder à un bilan écologique global.

Dans ce contexte, les membres de la Commission conviennent que la problématique des biocarburants est une problématique extrêmement compliquée et qu'il est difficile de se prononcer globalement pour ou globalement contre l'utilisation des biocarburants. Ils sont d'avis que chaque Etat membre a la responsabilité de se faire une opinion claire sur la question et que, partant, le Parlement luxembourgeois devrait s'impliquer dans les débats.

Ils procèdent dès lors à un échange de vues sur les modalités pratiques de la contribution de la Chambre des Députés :

- quant à la forme, la Commission prend note de la demande du groupe *déi gréng* d'organiser une réunion jointe avec la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire. Elle constate pourtant que d'autres commissions sont également concernées par cette problématique et se demande s'il conviendrait d'élargir les débats afin d'appréhender la question dans sa globalité. En outre, certains membres de la commission parlementaire émettent l'idée d'inviter des représentants de la Commission européenne ou encore des experts scientifiques ;
- les membres de la Commission s'interrogent en outre sur le moment le plus adéquat d'entamer les discussions en la matière. Certains sont d'avis que les débats doivent avoir lieu immédiatement, et ce notamment afin de donner au Gouvernement un mandat précis en vue des discussions à Bruxelles. D'autres estiment au contraire qu'il serait plus opportun d'attendre de disposer d'informations et d'études supplémentaires afin de pouvoir mener les discussions en toute connaissance de cause. Les représentants du Ministère expliquent dans ce contexte que la Commission européenne est en train de réaliser une étude d'impact qui sera disponible dans les prochains mois.

Les membres de la Commission du Développement durable conviennent de recueillir de la documentation sur les paramètres juridiques et quantitatifs liés aux biocarburants avant d'organiser une réunion.

4. Lutte contre le changement climatique

Monsieur le Ministre délégué présente le document PowerPoint joint en annexe 2 du présent procès-verbal. Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- Le partenariat pour l'environnement et le climat a été chargé de réaliser les travaux préparatoires relatifs au deuxième plan d'action national de réduction des émissions de CO2 et au plan d'adaptation aux conséquences du changement climatique ;
- Certains intervenants estiment que le calendrier proposé par le Ministère est quelque peu optimiste alors qu'il prévoit que le débat d'orientation aura lieu à la Chambre des Députés en mai prochain. En effet, c'est seulement à partir du moment où le document de synthèse sera mis à la disposition des membres de la Commission du Développement durable que ces derniers pourront entamer leurs discussions. Si Monsieur le Ministre délégué convient que ce calendrier est serré, il prie la commission parlementaire de bien vouloir faire le nécessaire pour le respecter, étant donné que le Gouvernement luxembourgeois doit respecter certaines contraintes vis-à-vis de la Commission européenne ;
- Suite à une remarque concernant le rôle futur des communes dans la lutte contre le réchauffement climatique, les représentants gouvernementaux donnent à considérer que les résultats attendus des discussions ayant cours dans le cadre du partenariat pour l'environnement et le climat mèneront à une plus-value importante par rapport aux dispositions déjà existantes, et notamment à celles de la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement. Sans vouloir conjecturer des résultats du partenariat, Monsieur le Ministre délégué fait référence au *European Energy Award*, qui est une certification européenne attribuée à toute collectivité locale qui est entrée dans un processus de gestion de la qualité appliqué à la mise en œuvre d'une politique de l'énergie au niveau de son territoire ;
- Le projet *Energy-light* a pour but la réduction de 10 à 15% de la consommation électrique dans le secteur communal, et ce sans perte de confort et sans investissement supplémentaire ;
- Suite à une remarque relative au Plan d'action national en matière d'énergies renouvelables, Monsieur le Ministre délégué fait valoir que les initiatives en la matière sont bien souvent compliquées par l'obligation du respect de certaines dispositions législatives, comme les directives « Habitats » ou « Oiseaux » ;
- Les statistiques nationales relatives aux émissions de CO2 pour l'année 2010 ne seront pas connues avant plusieurs mois. Il est, à l'heure actuelle, impossible de dégager une tendance en la matière ;
- Les membres de la Commission regrettent que le projet de Plan national pour un développement durable (PNDD) ait été adopté par le Conseil de Gouvernement sans qu'ils n'aient été au préalable informés de sa teneur définitive. Ils demandent aux représentants de Ministère de bien vouloir leur présenter ledit document au cours d'une prochaine réunion.

5. Divers

Les membres de la Commission ont été saisis du document COM (2010) 781, qui est une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la maîtrise des

dangers liés aux accidents majeurs. Ce document relève du contrôle du principe de subsidiarité. Il sera examiné lors de la réunion du 2 février prochain à 10h30.

Par ailleurs, la réunion initialement prévue le 2 février à 14h00 est annulée.

Luxembourg, le 31 janvier 2011

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE 1

I. COM (2010) 796 : Vers une surveillance renforcée du marché relatif au système européen d'échange de quotas d'émission

Le marché du carbone ou bourse du carbone permet d'échanger des crédits d'émission de GES. Ce mécanisme d'échanges et de transactions des crédits de réductions d'émissions de GES, appelés crédits-carbone, est fondé sur un principe simple, le cap and trade : des plafonds d'émission ou quotas sont fixés pour chaque pays, et ceux qui n'ont pas utilisé toutes leurs émissions peuvent vendre leur excédent aux pays qui dépassent leurs quotas.

Ce marché, mis sur pied par le Protocole de KYOTO, est aujourd'hui encadré par le système UE d'échange des émissions. Le marché du carbone, basé sur des quotas, permet de contrôler la quantité de GES émise, car un plafond d'émissions est fixé. Toutefois, il n'est pas à l'abri de fraudes.

Les produits qui sont actuellement échangés sur le marché du carbone sont les quotas et les crédits d'émission au titre des mécanismes de compensation du protocole de KYOTO, c'est-à-dire les unités de réduction certifiées des émissions (URCE) résultant du mécanisme de développement propre et les unités de réduction des émissions (URE) provenant de projets de mise en œuvre conjointe.

Alors que les bourses d'échange de quotas d'émission, d'URCE et d'URE sont soit des marchés réglementés, soit des systèmes multilatéraux de négociation, les transactions peuvent se faire de gré à gré (over the counter) entre un acheteur et un vendeur privé directement ou via un courtier voire même au jour le jour (spot).

Les quotas peuvent également être achetés aux enchères, procédure qui deviendra le principal mode d'allocation des quotas du système communautaire en 2013. La mise aux enchères sera introduite progressivement, l'objectif étant qu'elle devienne l'unique mode d'allocation à partir de 2027.

La principale bourse d'échange est le Blue Next, établie à Paris.

Sans préjudice de mesures tels

- le journal des transactions communautaires indépendant, qui fournit des données annuelles sur les émissions vérifiées de manière indépendante,
- des dispositions du nouveau règlement sur la mise aux enchères, qui réservera l'accès au marché primaire, dans un premier temps, à certaines

catégories de participants et imposera notamment aux plateformes d'enchère l'obligation d'avertir les autorités de surveillance si elles décèlent ou soupçonnent une activité illicite,

- l'interdiction du recyclage des URCE, c'est-à-dire la revente, par un EM, d'URCE déjà utilisées à des fins de conformité dans le cadre du système européen,

l'objectif de la Commission est de promouvoir des mesures concrètes visant à lutter contre les abus du marché et autres pratiques abusives, tels les fraudes à la taxe sur la valeur ajoutée et le hameçonnage. Une mesure concrète est la révision de la législation UE sur la TVA (mécanisme de l'autoliquidation) : la personne redevable du paiement de la TVA est le destinataire de la livraison et non le fournisseur.

Exemple de fraude : UK 2009. Les personnes concernées ont joué sur le fait que la TVA s'appliquait, dans les autres pays européens, mais pas en Grande Bretagne, sur les transactions de CO2. Elles achetaient les tonnes de CO2 en Grande-Bretagne et les revendaient dans les pays où elles étaient soumises à la TVA. Mais au lieu de reverser la TVA à l'Etat concerné, elles en gardaient le montant pour eux : technique du carrousel. La fraude a été détectée sur Blue Next. Pour empêcher son développement, l'administration française avait rapidement adopté une disposition supprimant la TVA sur les quotas d'émission, tandis que les Pays-Bas avaient choisi de faire reverser la TVA à l'Etat par l'acheteur. Dans le cadre de l'examen du projet de budget pour 2011, le Sénat français a adopté un amendement qui vise à lutter contre la fraude à la TVA et à faire en sorte que cette taxe soit effectivement perçue : en l'occurrence, c'est le bénéficiaire du transfert des quotas de CO2 qui devra s'en acquitter.

En outre, l'intention de la Commission est d'adapter notamment les directives en matière respectivement d'abus de marché et de marchés d'instruments financiers.

II. COM (2010) 811 : Rapport de la Commission sur les changements indirects d'affectation des sols liés aux biocarburants et aux bioliquides

Les biocarburants sont censés contribuer à la réalisation des objectifs poursuivis par deux directives, à savoir :

- la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources d'énergie renouvelables,
- la directive 2009/30/CE « qualité des carburants ».

Au titre de la **directive 2009/28/CE**, l'UE a fixé des objectifs contraignants à réaliser pour 2020 :

- une part globale de 20% pour les énergies renouvelables,
- une part de 10% pour les énergies renouvelables dans le secteur des transports.

Au titre de la **directive 2009/30/CE**, l'UE a fixé un objectif contraignant à réaliser pour 2020 : une réduction de 6% de l'intensité des émissions de GES liés aux carburants utilisés dans les transports.

Il est essentiel que la production des biocarburants soit durable. Pour éviter les effets secondaires négatifs, les deux directives introduisent un régime de durabilité sous la forme de **critères de durabilité** que les opérateurs économiques doivent remplir pour que les biocarburants entrent en ligne de compte. Ces critères s'appliquent également aux bioliquides utilisés pour la production d'électricité ou pour les systèmes de chauffage et de climatisation.

Ces critères visent à empêcher que des zones renfermant des quantités importantes de carbone ou présentant une grande valeur pour la biodiversité soient converties en zones de production de matières premières destinées à la fabrication de biocarburants. Il existe un risque qu'une partie de la demande de biocarburants soit satisfaite en augmentant la quantité de terres consacrées à l'agriculture dans le monde entier.

Pour être pris en compte, les biocarburants doivent permettre de réduire les émissions de GES d'au moins 35% par rapport aux combustibles fossiles ; cette exigence est progressive puisqu'elle passe à 50 % en 2017 et à 60% en 2018 pour les nouvelles installations.

Les directives précitées prévoient que la Commission présente pour le 31 décembre 2010 au plus tard un rapport consacré à l'impact des changements indirects d'affectation des sols sur les émissions de GES et aux moyens de réduire cet impact au minimum.

Alors que le rapport en question fait état d'insuffisances et d'incertitudes associées aux modèles disponibles, la Commission entend présenter pour juillet 2011 au plus tard une analyse d'impact approfondie d'une sélection d'approches envisageables, laquelle sera le cas échéant accompagnée d'une proposition législative. Cela pourrait se traduire par le relèvement "du seuil minimal d'économies de gaz à effet de serre applicable pour les agrocarburants et bioliquides" et l'instauration "d'exigences supplémentaires de durabilité" visant

notamment à "empêcher la conversion de zones de grande biodiversité et de puits de carbone, tels que forêts et zones humides", précise Bruxelles.

"Il nous faut veiller à ce que les agrocarburants que nous promouvons entraînent de réelles réductions d'émissions de gaz à effet de serre. Nous avons défini des critères de durabilité robustes pour la production de ces agrocarburants, mais nous ne devons pas négliger les effets indésirables qu'ils pourraient entraîner à l'échelle planétaire du fait de la demande ainsi créée. L'action dans ce domaine doit se fonder sur le principe de précaution" a déclaré Connie Hedegaard, commissaire chargée de l'action en faveur du climat.

Changements indirects d'affectation des sols

Le recours accru aux biocarburants renforce la demande existante de matières premières agricoles.

Les matières premières destinées à la fabrication de biocarburants peuvent être cultivées sur des terres directement converties en superficies agricoles alors qu'elles possédaient un autre statut auparavant. En d'autres termes, ces changements liés aux développements des cultures énergétiques découlent de l'extension des espaces agricoles sur des zones éloignées des lieux de production des matières premières utilisées pour la fabrication des biocarburants ; ils peuvent concerner des zones agricoles aujourd'hui affectées à la production de cultures alimentaires qui devraient alors être produites sur de nouvelles terres et des espaces naturels, comme les forêts tropicales et les zones humides.

L'importation de matières premières, pour la production de biocarburants, peut entraîner non seulement une externalisation de la dégradation des ressources naturelles vers les PVD, mais également et surtout dans ces pays notamment une dégradation des services environnementaux apportés par les systèmes tropicaux aux populations locales.

En cas de disparition d'écosystèmes naturels riches en carbone, en particulier dans le cadre de la conversion d'une forêt tropicale en une zone de culture agricole, ces changements ont un impact important sur le bilan GES des biocarburants.

ANNEXE 2

Lutte contre le changement climatique

Initiatives au niveau national

Engagements au niveau du programme gouvernemental

- Elaboration du 2^{ième} plan d'action national de réduction des émissions de CO₂
- Plan d'adaptation aux conséquences du changement climatique
- En date du 26 février 2010, le gouvernement en conseil a décidé de demander au partenariat climat de réaliser les travaux préparatoires y relatifs.

Approche stratégique bipolaire

1. Paquet d'engagements résultant directement du **processus du partenariat**; ces engagements devront être précis et quantifiables, et dans la mesure du possible ancrés au niveau législatif

et en parallèle:

2. Poursuite de mesures efficaces déjà en place et mise en œuvre de nouvelles mesures à court terme: **processus en continu** en conformité avec les priorités de la déclaration gouvernementale

Le Partenariat pour l'environnement et le climat: une plus-value indéniable

- Dégager un large **consensus sociétal** sur la nécessité de réduire les émissions de CO₂ d'au moins 20 à 30% d'ici 2020 et, à long terme, de bannir le recours aux énergies fossiles.

Définir lors d'un **processus d'échange et d'écoute** dans un cadre multipartite (état, communes, ONGs, salariat et patronat) les mesures qui vont permettre d'atteindre les objectifs de réduction tout en respectant l'équité sociale et le développement économique.

- Offrir la possibilité de créer une plateforme de discussion à caractère permanent

Partenariat – Calendrier des travaux (1)

26 février 2010	Conseil de Gouvernement marque son accord avec le lancement du processus
7 avril 2010	Présentation à la Commission du Développement durable de la Chambre des Députés
14 juin 2010, 27 juillet 2010, 22 septembre 2010 4 novembre 2010 21 décembre 2010	Réunions du groupe de pilotage
mi-octobre 2010 – mi-février 2011	Travaux des cinq groupes thématiques

Partenariat – Calendrier des travaux (2)

mi-février – mi-mars 2011	Préparation document de synthèse: présentation structurée du paquet d'engagements concrets
mi-mars 2011	Validation du document de synthèse par le groupe de pilotage
mi-mars – fin avril 2011	Consultation publique via Internet
fin mai 2011	Débat d'orientation à la Chambre des Députés
Ensuite:	Préparation mise en œuvre des engagements: niveau législatif/niveau ancrage dans programmes spécifiques
En continu:	Poursuite discussion questions fondamentales par groupe pilotage

Lutte contre le changement climatique: les actions en continu (1)

- Les actions en continu comprennent :
 - la poursuite des initiatives déjà entamées
 - le lancement d'initiatives nouvelles
- La stratégie afférente se base sur un ensemble de 5 axes d'intervention.

Lutte contre le changement climatique: les actions en continu (2)

1. Les mesures de conseil et de sensibilisation
2. Les mesures d'encouragement
3. Les mesures à caractère programmatique
4. Les mesures de certification
5. Les mesures réglementaires et

Le pacte climat

Les mesures de conseil et de sensibilisation

- Extension du rôle de conseil „myenergy“ sur l'ensemble du territoire national
 - Lancement d'info-points régionaux et locaux par le biais de conventions avec les communes.
 - Développement d'un conseil en énergie pour les personnes à faible revenu.
- Projet „Energy-light“ : Réduction de la consommation électrique dans le secteur communal:
 - Soutien des activités de l'Emweltberodung Lëtzebuerg (EBL)
 - Extension du projet au secteur étatique

Les mesures de conseil et de sensibilisation

- Rôle précurseur de l'Etat dans le domaine de la construction durable :
 - Projets achevés: p.ex. Lycées à Redange et à Lallange, Ateliers de l'administration des Bâtiments publics...
 - En construction: p.ex. Bâtiment de la « Justice de Paix » à Esch-sur-Alzette, Dépôt des Ponts et Chaussées à Remich, Lycée à Junglinster...
 - Fonds du Logement: Assainissement d'une maison d'appartement au « Verluerenkascht » (~1960): classe B.
 - Achat et production d'électricité certifiée „durable“ par l'Etat et les communes.

Mesures d'encouragement - Domaine de l'Energie

- Subsidés en matière d'efficacité énergétique : Prime HOUSE, Prime CAR'e, Prime COOL
- Primes pour l'achat de voitures électriques pures:
 - Liées à la condition de la souscription d'un contrat de fourniture d'électricité « verte » issue à 100 % de sources renouvelables. (Conseil de Gouvernement 10.12.2010)
- Subventions pour le secteur communal par le biais du Fonds pour la Protection de l'Environnement (loi modifiée du 31 mai 1999).
 - Projet pilote p.ex.: Assainissement d'une école (~1960) afin d'atteindre la performance énergétique d'une classe A. (école « beim Schlass », commune de Bertrange)

Mesures d'encouragement- Domaine du Logement

- Réforme des primes „logement“ selon des critères de durabilité
- Bonification / subvention d'intérêt en cas d'utilisation rationnelle de l'énergie
 - Applicable sur un prêt hypothécaire contracté après **le 1^{er} janvier 2009** pour réaliser exclusivement un ou plusieurs investissements tombant sous le régime **d'aides pour la promotion et l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des sources d'énergies renouvelables** et pris en considération jusqu'à concurrence de **50.000 euros** par logement.
 - Cette bonification/subvention ne pourra être accordée qu'après présentation des factures acquittées prouvant que le prêt a été utilisé aux fins précitées.

Les mesures à caractère programmatique

- Programme d'assainissement des bâtiments publics inventaire actuellement en cours
- Développement et mise en œuvre de concepts énergétiques innovateurs par les acteurs publics (p.ex. lycées, bâtiments administratifs)
- Plan d'action national en matière d'énergies renouvelables
- Biodiversité: maintien et amélioration des services écologiques des écosystèmes naturels notamment en ce qui concerne le stockage du carbone.

Mesures de certification

- Expériences des certifications internationales réalisées par les acteurs publics:
 - Certification du Atert-Lycée à Redange selon la certification du DGNB - Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen
 - autres projets en cours: p.ex. Lycée technique agricole à Gilsdorf, Lycée technique pour professions de santé à Ettelbruck, nouveau bâtiment pour l'administration de la Nature et des Forêts

Mesures de certification- „Sustainable building certification“

- Le but est de sensibiliser les utilisateurs (propriétaires et locataires), les promoteurs (publics et privés) ainsi que les architectes et ingénieurs sur un habitat et logement durables.
- Evaluer les bâtiments d'habitation selon les 3 piliers de la durabilité **écologie, économie, social**
- Statut actuel : Analyses détaillées sur les différentes certifications étrangères existantes comme le « Vorarlberger Gebäudeausweis » et le « Wohnwert-Barometer »
- Le soutien de cette certification par des subventions étatiques est envisagé.

Mesures réglementaires

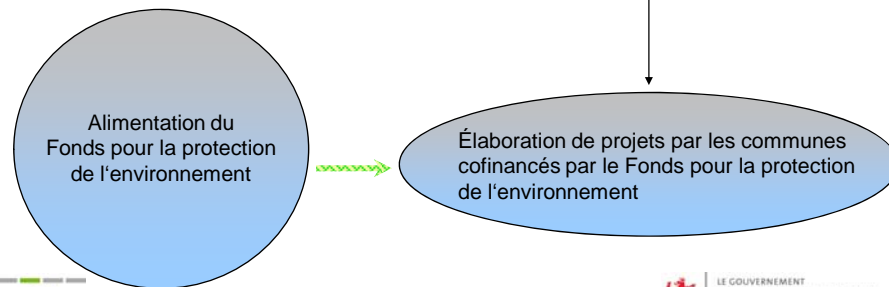
- Adaptation progressive des exigences de performance énergétique en combinaison avec une obligation de recours aux énergies renouvelables pour les nouveaux bâtiments d'habitation.
 - Les modifications y relatives seront, le cas échéant, incluses à la réglementation afférente.
 - Le nouveau standard constructif au Luxembourg correspondra approximativement à la classe d'efficacité énergétique « B ».
 - En cours: analyse détaillée sur l'obligation supplémentaire d'une couverture partielle des besoins en énergie par des énergies renouvelables pour les nouveaux bâtiments d'habitation

« Pacte Climat »

Démarche

Préparation d'un projet de processus commun qui engage l'État et les communes réciproquement

Préparation d'un projet de loi destiné à servir de base légale pour les compétences des communes et pour le financement des projets



Pour
un développement
durable

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

29

« Pacte Climat »

Le Fonds pour la protection de l'environnement

- Le Fonds pour la Protection de l'Environnement (FPE) a été institué par la loi modifiée du 31 mai 1999. Il a pour objet :
- la prévention et la lutte contre la pollution de l'atmosphère, le bruit et le changement climatique ;
- la prévention et la gestion des déchets ;
- la protection de la nature et des ressources naturelles ;
- l'assainissement et la réhabilitation de sites de décharge de déchets et de sites contaminés ;
- l'utilisation rationnelle de l'énergie et la promotion des énergies renouvelables.

Pour
un développement
durable

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

30

« Pacte Climat »

Les possibilités des communes

- Assainissement des bâtiments communaux
- Construction de bâtiments communaux à haute performance énergétique
- Installation de systèmes de chauffage économes ou à base d'énergie renouvelable
- Recours à des voitures communales économes en carburant
- Sensibilisation des citoyens par le biais de campagnes
- Incitation à l'investissement par des programmes de soutien communaux
- Recours à l'énergie solaire au niveau du chauffage et de la production d'électricité

« Pacte Climat »

Référence dans la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain:

Le MDDI a proposé d'ajouter à l'article 2 de la loi de 2004 qui en définit les objectifs fondamentaux de de la loi le texte suivant:

« l'utilisation rationnelle de l'énergie, les économies d'énergie et l'utilisation des énergies renouvelables »

Cette proposition a trouvé l'accord du Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région.

Elle est actuellement discutée au niveau de la Commission des Affaires intérieures, de la Grande Région et de la Police de la Chambre des Députés.



CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 12 janvier 2011 (10h30)

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 15 décembre 2010 et 5 janvier 2011 (matin)
2. 6219 Projet de loi portant approbation du Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010 modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
3. 6210 Projet de loi portant exécution du règlement (CE) N°443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers
 - Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis
 - Examen et adoption d'un projet de rapport
4. Adoption d'une prise de position relative au rapport d'activité du Médiateur
5. Divers

*

Présents : M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,
M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures,

M. Max Nilles, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Jean Biver, de l'Administration de l'Environnement,

M. Claude Liesch, de la Société Nationale de Certification et d'Homologation,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 15 décembre 2010 et 5 janvier 2011 (matin)

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6219 Projet de loi portant approbation du Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010 modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007

Monsieur le Rapporteur présente le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent. En bref, le projet de loi a pour objet l'approbation du Protocole modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007. Ce protocole a été signé le 24 juin 2010 à Luxembourg. Il constitue la seconde étape de l'Accord « Ciel ouvert » qui a été approuvé par la loi du 28 novembre 2009. Cette seconde étape devrait ouvrir de nouveaux débouchés commerciaux et renforcer le cadre de coopération sur des thèmes tels que l'environnement, la protection sociale, la concurrence et la sûreté. Le protocole à approuver devrait offrir par ailleurs des perspectives supplémentaires d'investissement et d'accès au marché pour l'avenir, notamment sur le volet de la propriété et le contrôle d'un transporteur aérien.

Le libellé de l'article unique ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat qui, dans son avis du 17 décembre 2010, attire cependant l'attention quant au libellé de l'article 6 du protocole à approuver. Cet article prévoit l'attribution de pouvoirs décisionnels au comité mixte. De l'avis du Conseil d'Etat, il y a dès lors lieu de recourir à la procédure d'adoption des lois telle que prévue à l'endroit de l'article 114, alinéa 2, en application de l'article 37 de la Constitution.

Les membres de la Commission chargent Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport, en vue de son adoption en date du 19 janvier prochain.

3. 6210 Projet de loi portant exécution du règlement (CE) N°443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6210¹. Suite à son exposé, il est procédé à un bref échange de vues, dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- Le Luxembourg doit être associé à la recherche automobile, notamment pour ce qui est du développement des voitures électriques.
- Le groupe parlementaire *déi gréng*, bien que conscient du fait que le texte du projet de loi sous rubrique ne fasse qu'exécuter un règlement européen, explique qu'il s'abstiendra lors du vote. Dans le même contexte, il estime que le Grand-Duché devrait s'impliquer davantage et souhaiterait recevoir des informations relatives aux effets de la mise en place des primes CAR-e et CAR-e plus. Monsieur le Ministre délégué fait valoir que le système des primes est discuté, de manière globale, dans le cadre du Partenariat pour l'environnement et le climat. Il informe en outre que les primes automobiles seront adaptées à partir du 1^{er} août prochain dans un but de privilégier davantage les modèles performants au niveau des émissions de CO2.
- Pour ce qui est des obligations supplémentaires créées par le règlement (CE) N°443/2009, chaque Etat membre devra communiquer annuellement à la Commission européenne les données relatives à chaque voiture particulière neuve immatriculée sur son territoire. Pour le Luxembourg, c'est la SNCT qui sera chargée de rassembler ces statistiques.
- Une réunion jointe sera prochainement organisée avec la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire au sujet de la problématique des agrocarburants.
- Etant donné que le règlement (CE) N°443/2009 n'aura aucune conséquence financière pour le Luxembourg qui ne possède pas de constructeur automobile, il est décidé de préciser à la page 3 du rapport que « *le dispositif est contraignant pour les constructeurs puisque le dépassement de ce seuil est assorti de pénalités financières* ».

Suite à la modification rédactionnelle évoquée ci-dessus, le projet de rapport est adopté, le groupe *déi gréng* s'abstenant. La commission parlementaire propose le modèle n°1 pour les débats en séance plénière.

4. Adoption d'une prise de position relative au rapport d'activité du Médiateur

Aides financières :

Dans son rapport annuel, Monsieur le Médiateur s'exprime comme suit :

« Le Médiateur a été saisi de nombre de dossiers relatifs aux aides financières pour la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des énergies renouvelables. Il s'agit, en l'occurrence, d'aides étatiques allouées pour la construction de nouvelles maisons à performance énergétique élevée, pour l'assainissement énergétique de bâtiments existants, pour l'utilisation rationnelle de l'énergie et pour la mise en valeur des énergies renouvelables.

Ayant noté dans son rapport d'activité 2008/2009 une diminution de réclamations mettant en cause le long délai de traitement de ces dossiers, le Médiateur est amené à rectifier ce constat.

Nombreux ont été les réclamants qui ont fait état de retards considérables dans le traitement de leurs demandes.

Après avoir déposé leur demande pour pouvoir bénéficier d'une aide financière, les réclamants ont dû attendre quelques mois avant qu'ils ne reçoivent un accusé de réception. Il leur a fallu encore attendre plusieurs mois supplémentaires avant de se voir informer sur l'état de leurs dossiers et d'être invités, le cas échéant, à transmettre des pièces manquantes.

Ainsi un délai de 14 à 16 mois peut facilement s'écouler avant que l'administration procède à une première instruction du dossier.

Pour le Médiateur, il est inacceptable qu'il n'a pas encore été trouvé de remède permettant de réduire sensiblement et durablement les délais de traitement des dossiers.

Bien que conscient de la complexité de nombre de dossiers, le Médiateur mesure l'importance du préjudice subi par des demandeurs qui dans l'attente de l'octroi d'aides financières recourent souvent à des emprunts pour couvrir le coût de leurs investissements.

Le Médiateur s'est adressé par écrit au Ministre compétent pour savoir par quels moyens il entendait réduire ces délais.

Le Ministre a répondu que le retard dans le traitement des dossiers serait dû essentiellement au nombre croissant des demandes et à un manque de personnel suffisamment qualifié.

De ce fait il aurait décidé de renforcer dans un premier temps le Service des économies d'énergie de l'Administration de l'Environnement par des ingénieurs-techniciens en provenance de sociétés externes.

Plus récemment le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures a informé le Médiateur de sa détermination à envisager un certain nombre de mesures à court terme, à moyen terme et à long terme de nature à mieux répondre aux attentes légitimes des citoyens.

Quelles que soient les raisons qui expliquent les retards actuels, le Médiateur recommande vivement aux Ministres concernés de prendre d'urgence les mesures qui s'imposent afin que les dossiers en matière d'aides financières soient enfin évacués dans un délai raisonnable qui en tout état de cause ne devrait pas dépasser les 3 mois.

Le Médiateur a également été saisi de quelques réclamations mettant en cause le long délai de traitement des demandes en obtention des primes CAR-e et CAR-e plus. Suite à son intervention les aides financières en question ont été liquidées. »

Les membres de la Commission sont d'avis que les retards mis en exergue par le Médiateur ont des effets dramatiques auprès de la population et ils recommandent au Gouvernement de prendre des mesures afin de réduire ces délais de traitement des dossiers de demande en obtention d'une aide financière.

Les membres de la Commission s'inquiètent plus particulièrement des préjudices subis par les demandeurs qui recourent à des emprunts pour couvrir le coût de leurs investissements, notamment dans le cadre de la construction de maisons passives. Ils constatent que, dans ces cas de figure, il n'est pas rare que les demandeurs soient en attente du remboursement d'une somme de quelques dizaines de milliers d'euros. Ils invitent donc le Ministère du Développement durable et des Infrastructures à clôturer de manière prioritaire les dossiers dans lesquels des sommes importantes sont en jeu. Les membres de la commission parlementaire entendent avec satisfaction les représentants gouvernementaux leur signaler que ces dossiers sont d'ores et déjà considérés comme à évacuer avant tous les autres.

Au regard du fait que les réclamants doivent parfois attendre plusieurs mois avant de recevoir un accusé de réception, les membres de la Commission insistent auprès du Ministère du Développement durable et des Infrastructures afin que ce problème particulier soit rapidement amélioré.

Monsieur le Ministre délégué explique que le retard dans le traitement des dossiers est, en premier lieu, dû au nombre croissant des demandes : quelque 10.000 demandes ont en

effet été introduites pour les aides financières dans les domaines du logement (primes HOUSE), 16.000 pour les aides financières pour la promotion des voitures à faibles émissions de CO2 (primes CAR-e et CAR-e plus) et 20.000 pour les aides financières pour les appareils réfrigérants à basse consommation d'énergie (primes COOL).

Si Monsieur le Ministre délégué ne peut que se réjouir d'un tel succès, il donne à considérer que les retards dans le traitement des dossiers sont, en second lieu, dus à un manque d'effectifs. Afin d'affecter des agents supplémentaires au service chargé du traitement de ces dossiers, il énumère plusieurs pistes :

- le recours à des contrats externes (« outsourcing »),
- l'engagement de personnel sur base de contrats de travail à durée déterminée,
- le recours à des contrats d'appui-emploi (CAE).

Ces pistes trouvent l'aval des membres de la commission parlementaire.

En outre et pour finir, Monsieur le Ministre délégué donne à considérer que les dossiers relatifs aux primes HOUSE sont bien souvent très complexes et que, d'une manière générale, environ la moitié des dossiers introduits auprès de l'Administration de l'Environnement sont incomplets. Les membres de la Commission évoquent plusieurs pistes pour remédier à ce problème. Si les entreprises ou encore *myenergy* peuvent donner des informations générales aux particuliers, il apparaît pourtant évident qu'au vu de l'extrême complexité de ce type de dossiers, la tâche de les remplir incombe aux bureaux d'études agréés. Dans ce contexte, certains intervenants font état du manque de professionnalisme de certains bureaux d'études qui n'accordent pas le sérieux nécessaire à cette tâche. Afin de remédier à ce problème, plusieurs pistes sont évoquées, comme celle d'informer systématiquement l'Ordre des Architectes et des Ingénieurs-Conseils et le demandeur du travail médiocre du bureau d'études en cause, en leur fournissant des copies de la correspondance entre l'Administration et le bureau d'études.

Etablissements classés :

Dans son rapport annuel, Monsieur le Médiateur s'exprime comme suit :

Le Médiateur a été saisi d'une réclamation concernant l'autorisation à délivrer à des opérateurs de téléphonie mobile sur base de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. L'action des réclamants était mue par la crainte des conséquences néfastes pour leur santé ainsi que pour celle des autres riverains que pouvait avoir l'exploitation proche d'antennes de téléphonie mobile.

Dans cette affaire mais également dans d'autres dossiers dont il a été saisi, le Médiateur insiste sur le respect du principe de précaution en considérant que la santé des individus doit en tout état de cause primer les intérêts économiques en jeu. Aussi, dans tous les dossiers dans lesquels se posent des questions de santé publique le Ministre de la Santé devrait-il être directement associé à la procédure d'autorisation des établissements classés.

Monsieur le Médiateur se réfère à une affaire dans laquelle l'Etat a autorisé l'entreprise des Postes et Télécommunications à installer et à exploiter six émetteurs d'ondes électromagnétiques supplémentaires dans la commune de Crauthem. Situé à seulement quelques centaines de mètres de leur habitation, ce nouvel ensemble d'émetteurs a suscité des inquiétudes auprès d'un couple d'habitants, qui a introduit une requête tendant à l'annulation de l'autorisation du Ministre de l'Environnement. Il faut savoir que ce dernier avait estimé que cette nouvelle installation ne constituait pas une « modification substantielle » de l'exploitation déjà existante et ne nécessitait donc pas une procédure publique commodo-incommodo permettant aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le projet.

En date du 14 novembre 2007, le Tribunal administratif de Luxembourg a donné raison à ces citoyens, en rejetant l'autorisation d'exploitation qui avait suivi la procédure de la classe 3 pour imposer une procédure suivant la classe 1 (avec consultation publique). L'Etat ayant fait appel, la Cour administrative a confirmé, en date du 14 juillet 2009, le jugement rendu en première instance. Dans son arrêt, la Cour déclare non seulement que l'installation des nouveaux émetteurs aurait dû suivre une procédure publique mais érige également le principe de précaution en référence.

L'autorisation d'exploitation a été donnée sur base du règlement grand-ducal du 1^{er} août 2007 modifiant la nomenclature des établissements classés. Dans une réponse à une question parlementaire y afférente, Monsieur le Ministre de l'Environnement avait à l'époque expliqué que, suivant la nomenclature des établissements classés, un ensemble d'émetteurs d'ondes électromagnétiques installés sur un même site, lorsqu'ils atteignent ou dépassent la puissance isotrope rayonnée de 2500 W rangent en classe 1 alors que ceux dont la puissance se situe entre 100 W et 2500 W rangent en classe 3. Les établissements de la classe 1 suivent la procédure d'enquête publique prévue par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés alors que les établissements de la classe 3 suivent une procédure de publication prévue par la loi du 1^{er} décembre 1978 réglant la procédure administrative non contentieuse et par le règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes. Beaucoup de sites utilisés à des fins d'exploitation d'antennes de la mobilophonie sont exploités par plusieurs opérateurs. Ainsi, en considérant la puissance totale rayonnée par site, c'est généralement le troisième opérateur qui, du fait d'ajouter ses antennes fait dépasser le seuil de la puissance à partir duquel une procédure de la classe 1 est requise. Le règlement grand-ducal précité du 1^{er} août 2007 a dérogé au principe décrit ci-dessus en faisant ranger les émetteurs d'ondes électromagnétiques faisant partie d'un réseau de communication de téléphonie mobile installé à l'extérieur d'un bâtiment et pouvant produire une puissance isotrope rayonnée maximale supérieure ou égale à 100W également en classe 3. Monsieur le Ministre de l'Environnement était d'avis que cette procédure administrative simplifiée n'avait aucune conséquence sur la protection des personnes et de l'environnement et qu'elle évitait une prolifération inutile de sites d'émetteurs.

Etant donné que ce règlement a été annulé par le Tribunal administratif, le représentant du groupe *déi gréng* en conclut qu'il existe un vide juridique en la matière. En outre, il estime qu'il est nécessaire de revoir le plan sectoriel en vigueur. Pour finir, il s'insurge contre le fait que l'installation ait été déclarée illégale par la justice il y a un an et demi mais qu'elle est, à ce jour, encore exploitée. Il est, selon lui, inadmissible que les jugements ne soient pas respectés. Monsieur le Ministre délégué s'engage à se renseigner sur ce jugement et sur ses implications juridiques.

Après un bref échange de vues, les membres de la commission parlementaire sont d'avis qu'il ne serait pas opportun d'impliquer le Ministre de la Santé dans chaque procédure d'autorisation d'établissements classés. En effet, cette implication aurait pour conséquence de compliquer et de rallonger sensiblement ladite procédure d'autorisation. Par contre, dans les cas où se posent des questions générales de santé publique et au regard du respect du principe de précaution, la Commission du Développement durable rejoint l'idée du Médiateur que le Ministre de la Santé devrait être impliqué d'une manière adéquate dans la procédure commodo-incommodo.

Transports :

Dans son rapport annuel, Monsieur le Médiateur s'exprime comme suit :

« Le Médiateur a eu à connaître de quelques réclamations à l'encontre du Département des Transports.

Nombre de réclamants ont déploré des lenteurs administratives.

Ainsi le Médiateur a été saisi par un réclamant qui au bout de trois mois était toujours sans nouvelles quant à sa demande de transcription de son permis de conduire étranger.

Suite à l'intervention du Médiateur trois mois supplémentaires se sont écoulés avant de voir les autorités compétentes informer le réclamant des suites qu'elles entendaient réserver à sa demande.

Le Médiateur a par ailleurs été saisi par une réclamante qui s'est plainte d'un courrier qui lui avait été adressé au nom du Ministre. Dans ce courrier la réclamante qui faisait l'objet d'une interdiction de conduire à l'étranger a été avertie qu'elle devrait se tenir strictement aux règles de la circulation routière. La teneur de cette lettre laissait supposer que cette interdiction de conduire à l'étranger pourrait être prise en considération en cas d'une nouvelle infraction au Code de la Route luxembourgeois. Par ailleurs la personne a été informée qu'afin de contrôler son comportement futur, une enquête judiciaire pourra être ordonnée en temps utile.

Dans une première intervention auprès du Ministre, le Médiateur a mis en question la valeur probante d'une communication relative à l'interdiction de conduire à l'étranger sur base de laquelle les autorités luxembourgeoises pourraient, le cas échéant, retirer à la réclamante son permis de conduire ou ordonner une enquête judiciaire. Par ailleurs le Médiateur s'est insurgé contre le ton menaçant de la lettre adressée à la réclamante qui à ses yeux était tout à fait déplacé, disproportionné voire même blessant.

Dans une première prise de position, le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a toutefois estimé que cet avertissement écrit n'était qu'un courrier à caractère préventif pour sensibiliser les personnes aux dangers liés à la circulation routière. Il a également considéré que comme cette mesure de prévention routière n'avait aucun effet sur le droit de conduire, un texte légal lui servant de fondement juridique n'était pas requis.

Non satisfait par cette réponse, le Médiateur a insisté auprès du Ministre pour qu'il réponde à ses observations quant au ton déplacé du courrier écrit à la réclamante. Il a également souligné que ce courrier loin de donner l'impression qu'il ne s'agit que d'une simple mesure préventive, fait croire que l'infraction commise à l'étranger pourrait être prise en compte à la première infraction aux règles du Code de la Route que la réclamante risquerait de commettre au Luxembourg.

A ce jour le Médiateur n'a pas encore reçu de réponse de la part du Ministre. »

Pour ce qui est du premier problème évoqué, à savoir les lenteurs de transcription d'un permis de conduire étranger, Monsieur le Ministre explique que les délais sont dus au fait que les services compétents doivent demander des avis (notamment à l'étranger) et que ces démarches sont parfois longues. Il donne cependant à considérer que ces lenteurs ne posent *a priori* aucun problème au conducteur, car ce dernier reste en possession de son permis d'origine pendant toute la durée des démarches.

Quant au second cas évoqué par Monsieur le Médiateur, Monsieur le Ministre explique que le courrier envoyé à la réclamante était une simple mesure de précaution et qu'il ne constituait en aucun cas une menace.

Ces deux cas n'appellent pas de commentaire de la part des membres de la Commission.

*

Dans ce contexte et suite à une question afférente, Monsieur le Ministre signale qu'il est en train d'effectuer un bilan général relatif à la sécurité routière dans le pays. Cette étude comportera notamment une analyse du permis à points, des statistiques relatives aux infractions routières, ainsi que des propositions concrètes en vue d'améliorer la sécurité des conducteurs. L'orateur propose de venir présenter ce document à la Chambre des Députés dès sa finalisation, au printemps prochain.

5. Divers

Monsieur le Ministre informe que, suite à une directive européenne, un nouveau document d'immatriculation pour les véhicules routiers a été introduit au Luxembourg en décembre 2006 par le biais du paragraphe 10 de l'article 176 du Code de la Route qui dispose que « *tout véhicule routier ayant été immatriculé au Luxembourg avant le 18 décembre 2006 peut être maintenu en circulation jusqu'au 31 décembre 2010 sous le couvert d'une carte d'immatriculation ou d'une carte d'identité, celle-ci tenant lieu, selon le cas, de certificat d'immatriculation ou de vignette de conformité* ». D'après ces dispositions, il fallait donc procéder, avant le 31 décembre 2010, à l'échange de toute carte d'immatriculation de l'ancien format (« carte grise ») contre un certificat d'immatriculation du nouveau modèle comportant deux parties, de couleur grise et jaune.

Les personnes ayant acheté une nouvelle voiture après décembre 2006 ont reçu une nouvelle carte grise européenne remplaçant l'ancienne carte grise luxembourgeoise. En revanche, si la date d'immatriculation est antérieure à décembre 2006, les documents de la voiture ne sont plus en règle depuis le 31 décembre 2010. La Société Nationale de Contrôle Technique n'a, en effet, procédé à aucun remplacement jusqu'à la mi-2010.

Pour remédier à ce problème, le Conseil de Gouvernement a adopté en urgence, en date du 7 janvier dernier, le règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Le texte vise à prolonger, jusqu'au 30 juin 2011, le délai pendant lequel les propriétaires de véhicules devront échanger l'ancienne carte d'immatriculation d'un véhicule contre un nouveau certificat d'immatriculation.

A cet effet, Monsieur le Ministre explique les options existantes pour le propriétaire d'un véhicule dont l'échange de la carte grise n'a pas encore été effectué :

- pour les véhicules qui devront passer un contrôle technique périodique avant le 30 juin 2011, l'ancienne carte grise sera automatiquement, et sans aucune formalité, échangée lors du passage du véhicule au contrôle technique ;
- pour les véhicules qui ne sont pas soumis à l'obligation d'un contrôle technique périodique (ex : tracteurs), les propriétaires peuvent faire échanger leur « carte grise » en passant simplement au guichet d'une station de contrôle et y récupérer gratuitement leur nouveau certificat d'immatriculation ;
- si une personne peut se priver pendant quelques jours de l'utilisation de son véhicule, elle peut également renvoyer son ancienne « carte grise » à la SNCT par courrier postal, en apposant sur la carte la mention « Demande d'échange ». Cette personne se verra alors envoyer son nouveau certificat d'immatriculation par courrier endéans les cinq jours ouvrables ;
- si l'utilisateur d'un véhicule n'en est pas le propriétaire (ex : en cas de leasing), soit le propriétaire du véhicule se charge lui-même de l'échange de la « carte grise », soit il autorisera le détenteur à le faire en son nom. Dans ce dernier cas, le détenteur devra présenter, outre la « carte grise », l'accord écrit du propriétaire en vue de l'échange de cette carte.

*

Etant donné que le projet de loi relative à la chasse (document parlementaire 5888) revêt un certain caractère d'urgence, les membres de la Commission demandent au Gouvernement de bien vouloir intercéder auprès du Conseil d'Etat afin que ce dernier émette son avis complémentaire dans les plus brefs délais. En outre, il est convenu d'entamer l'examen des

articles de ce projet avant même que ledit avis ne soit disponible. Ainsi, si la Commission décidait d'amender le texte, la Haute Corporation pourrait aviser simultanément les amendements gouvernementaux et les amendements parlementaires.

Luxembourg, le 25 janvier 2011

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

6219

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxembourg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 70

12 avril 2011

Sommaire

PROTOCOLE MODIFIANT L'ACCORD SUR LE TRANSPORT AÉRIEN: CE-USA

Loi du 12 mars 2011 portant approbation du Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010, modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007 page **1180**

Loi du 12 mars 2011 portant approbation du Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010, modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés exprimé de la manière prévue par l'article 114, alinéa 2 de la Constitution;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 10 février 2011 et celle du Conseil d'Etat du 15 février 2011 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Article unique. Est approuvé le Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010, modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne de ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Le Ministre des Affaires étrangères,
Jean Asselborn

Zurich, le 12 mars 2011.
Henri

*Le Ministre du Développement durable et
des Infrastructures,*
Claude Wiseler

Doc. parl. 6219; sess. ord. 2010-2011.

PROTOCOLE

modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007

Les Etats-Unis d'Amérique

(ci-après dénommés «les Etats-Unis»),

d'une part, et

Le Royaume de Belgique,

La République de Bulgarie,

La République tchèque,

Le Royaume de Danemark,

La République fédérale d'Allemagne,

La République d'Estonie,

L'Irlande,

La République hellénique,

Le Royaume d'Espagne,

La République française,

La République italienne,

La République de Chypre,

La République de Lettonie,

La République de Lituanie,

Le Grand-Duché de Luxembourg,

La République de Hongrie,

Malte,

Le Royaume des Pays-Bas,

La République d'Autriche,

La République de Pologne,

La République portugaise,

La Roumanie,

La République de Slovaquie,

La République slovaque,

La République de Finlande,

Le Royaume de Suède,

Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,

parties au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et Etats membres de l'Union européenne (ci-après dénommés «les Etats membres»),

et l'Union européenne,

d'autre part,

Ayant l'intention de s'appuyer sur le cadre établi par l'accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007 (ci-après dénommé «l'accord») pour ouvrir les marchés et maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique;

Accomplissant le mandat octroyé par l'article 21 de l'accord pour négocier rapidement la deuxième étape en vue de la réalisation de cet objectif;

Reconnaissant que l'Union européenne s'est substituée et a succédé à la Communauté européenne, à la suite de l'entrée en vigueur, le 1^{er} décembre 2009, du traité de Lisbonne modifiant le traité sur l'Union européenne et le traité instituant la Communauté européenne et qu'à partir de cette date, tous les droits et obligations de la Communauté européenne et toutes les références à celle-ci figurant dans l'accord s'appliquent à l'Union européenne,

SONT CONVENUS de modifier l'accord comme suit:

Article 1

Définitions

L'article 1 de l'accord est modifié comme suit:

1. La nouvelle définition qui suit est insérée après le paragraphe 2:
«2bis l'expression «décision réglementaire relative à la citoyenneté», le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services dans le cadre du présent accord satisfait aux exigences de l'article 4 concernant sa propriété, son contrôle effectif et son établissement principal;»
2. La nouvelle définition qui suit est insérée après le paragraphe 3:
«3bis l'expression «décision réglementaire relative à la conformité», le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services dans le cadre du présent accord possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion pour exploiter de tels services et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services;»

Article 2

Reconnaissance mutuelle des décisions réglementaires relatives à la conformité et à la citoyenneté des transporteurs aériens

Un nouvel article 6bis est inséré après l'article 6, comme suit:

«Article 6bis

Reconnaissance mutuelle des décisions réglementaires relatives à la conformité et à la citoyenneté des transporteurs aériens

1. Lorsqu'elles sont saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation au titre de l'article 4 de la part d'un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités aéronautiques de l'autre partie reconnaissent toute décision réglementaire relative à la conformité et/ou à la citoyenneté faite par les autorités aéronautiques de la première partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette décision réglementaire avait été faite par elles-mêmes et ne font pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, sous réserve des dispositions du point a) ci-dessous:
 - a) Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation de la part d'un transporteur aérien, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités aéronautiques de la partie ayant reçu la demande ont une raison spécifique d'estimer que, malgré la décision réglementaire prise par les autorités aéronautiques de l'autre partie, les conditions prévues à l'article 4 du présent accord pour la délivrance d'autorisations ou d'agrément appropriés ne sont pas satisfaites, elles en avertissent sans retard ces autorités, en justifiant dûment leurs préoccupations. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties peut solliciter des consultations, auxquelles doivent participer des représentants des autorités aéronautiques concernées, et/ou demander des informations complémentaires concernant le sujet de préoccupation; il doit être satisfait à ces demandes dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des parties peut en saisir le comité mixte;
 - b) Le présent article ne s'applique pas aux décisions réglementaires concernant les certificats de sécurité ou les licences, les dispositions en matière de sûreté ou la couverture d'assurance.
2. Chaque partie informe l'autre, si possible à l'avance ou, à défaut, dès que possible, par l'intermédiaire du comité mixte, de toute modification importante des critères qu'elle applique pour l'élaboration des décisions réglementaires visées au paragraphe 1 ci-dessus. Si la partie informée demande la tenue de consultations sur ces modifications, lesdites consultations sont organisées au sein du comité mixte dans les 30 jours suivant la demande, à moins que les parties n'en conviennent autrement. Si, à la suite de ces consultations, la partie informée estime que les critères modifiés par l'autre partie ne satisfont pas à la reconnaissance réciproque des décisions réglementaires, elle peut informer l'autre partie de la suspension du paragraphe 1. La partie informée peut lever cette suspension à tout moment. Le comité mixte en est informé.»

Article 3

Environnement

L'article 15 de l'accord est supprimé et remplacé par l'article suivant:

«Article 15

Environnement

1. Les parties reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale, les coûts et les avantages de mesures destinées à protéger l'environnement devant être soigneusement pesés, tout en favorisant conjointement, le cas échéant, des solutions globales efficaces. En conséquence, les parties entendent collaborer pour limiter ou réduire, de façon économiquement raisonnable, les incidences de l'aviation internationale sur l'environnement.

2. Lorsqu'une partie examine des projets de mesures de protection de l'environnement à l'échelon régional, national ou local, il convient qu'elle en évalue les effets négatifs possibles sur l'exercice des droits prévus dans le présent accord et, si ces mesures sont adoptées, il convient qu'elle prenne les dispositions appropriées pour en atténuer les effets négatifs éventuels. A la demande d'une des parties, l'autre partie fournit une description de cette évaluation et des dispositions d'atténuation.
3. Lorsque des mesures de protection de l'environnement sont adoptées, les normes sur la protection de l'environnement adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans les annexes à la convention sont respectées, sauf dans les cas où des différences par rapport à ces normes ont été notifiées. Les parties appliquent toute mesure de protection de l'environnement ayant une incidence sur les services aériens régis par le présent accord conformément à l'article 2 et à l'article 3, paragraphe 4, du présent accord.
4. Les parties réitèrent l'engagement des Etats membres et des Etats-Unis à appliquer le principe de l'approche équilibrée.
5. Les dispositions suivantes s'appliquent à l'imposition de nouvelles restrictions d'exploitation obligatoires fondées sur le bruit dans les aéroports comptant plus de 50.000 mouvements d'avions à réaction subsoniques civils par année calendaire:
- a) Les autorités responsables des parties permettent la prise en compte de l'avis des parties intéressées dans le processus décisionnel.
 - b) L'introduction de toute nouvelle restriction d'exploitation est communiquée à l'autre partie au minimum 150 jours avant son entrée en vigueur. A sa demande, l'autre partie a le droit d'obtenir sans délai un rapport écrit expliquant les raisons de l'introduction de la restriction, l'objectif environnemental assigné à l'aéroport et les mesures qui ont été envisagées pour atteindre cet objectif. Ce rapport contient l'évaluation des coûts et avantages probables des différentes mesures envisagées.
 - c) Les restrictions d'exploitation sont i) non discriminatoires, ii) pas plus restrictives que nécessaire pour atteindre l'objectif environnemental assigné à l'aéroport concerné et iii) non arbitraires.
6. Les parties avalisent et encouragent l'échange d'informations et le dialogue régulier entre experts, notamment par les canaux de communication existants, afin d'approfondir la coopération, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, pour traiter de l'impact de l'aviation internationale sur l'environnement et des mesures d'atténuation, à savoir notamment:
- a) la recherche et le développement de technologies aéronautiques respectueuses de l'environnement;
 - b) l'amélioration de la connaissance scientifique des effets émissions du transport aérien afin de mieux informer les décideurs politiques;
 - c) l'innovation dans la gestion du trafic aérien en vue de réduire l'impact environnemental de l'aviation;
 - d) la recherche et le développement de carburants alternatifs durables pour l'aviation; et
 - e) l'échange de vues sur des questions et des options dans les forums internationaux consacrés aux incidences environnementales de l'aviation, ainsi que, le cas échéant, la coordination des points de vue.
7. A la demande des parties, le comité mixte, assisté d'experts, veille à élaborer des recommandations sur les questions de chevauchements éventuels et de cohérence entre les mesures fondées sur le marché qu'appliquent les parties concernant les émissions du transport aérien, afin d'éviter l'inutile multiplication des mesures et des coûts et de réduire dans toute la mesure du possible la charge administrative qui pèse sur les compagnies aériennes. La mise en œuvre de ces recommandations est soumise à une ratification ou approbation interne, selon la demande de chaque partie.
8. Si une partie estime qu'une question liée à la protection de l'environnement dans le contexte de l'aviation, et notamment les nouvelles mesures proposées, soulève des préoccupations quant à l'application ou à la mise en œuvre du présent accord, elle peut demander une réunion du comité mixte, conformément à l'article 18, afin d'examiner la question et d'apporter les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes.»

Article 4

Dimension sociale

Un nouvel article 17bis est inséré après l'article 17, comme suit:

«Article 17bis

Dimension sociale

1. Les parties reconnaissent l'importance de la dimension sociale de l'accord et les avantages qui découlent de l'application de normes du travail élevées à des marchés ouverts. Les opportunités créées par l'accord ne sont pas destinées à affaiblir les normes du travail ni les droits et principes sociaux contenus dans les législations respectives des parties.
2. Les principes énoncés au paragraphe 1 doivent guider les parties lorsqu'elles mettent en œuvre l'accord, notamment par la prise en compte régulière, par le comité mixte, conformément à l'article 18, des conséquences sociales de l'accord, et par l'élaboration de réponses appropriées aux préoccupations légitimes.»

*Article 5***Comité mixte**

Les paragraphes 3, 4 et 5 de l'article 18 de l'accord sont supprimés et remplacés par les paragraphes suivants:

«3. Le comité mixte examine, le cas échéant, la mise en œuvre globale de l'accord, et notamment les effets éventuels des contraintes liées aux infrastructures aéroportuaires sur l'exercice des droits prévus à l'article 3, les effets des mesures de sûreté prises en vertu de l'article 9, les effets sur les conditions de concurrence, notamment dans le domaine des systèmes informatisés de réservation, ainsi que les effets sociaux éventuels de la mise en œuvre de l'accord. Le comité mixte prend également en compte, en permanence, les questions ou les propositions isolées dont l'une ou l'autre partie estime qu'elles affectent ou peuvent affecter l'exploitation dans le cadre de l'accord, telles que des exigences réglementaires contradictoires.

4. Le comité mixte développe également la coopération:

- a) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans l'accord, voire en recommandant d'éventuelles modifications de ce dernier;
- b) en examinant les conséquences sociales de l'accord tel qu'il est appliqué et en apportant les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes;
- c) en tenant un inventaire des questions relatives aux subventions ou aux aides publiques soulevées par l'une ou l'autre des parties au sein du comité mixte;
- d) en prenant des décisions par consensus concernant toute question relative à l'application de l'article 11, paragraphe 6;
- e) en élaborant, à la demande des parties, des dispositions pour la reconnaissance réciproque des décisions réglementaires;
- f) en encourageant la coopération entre les autorités respectives des parties dans leurs démarches visant à développer leurs systèmes respectifs de gestion du trafic aérien en vue d'optimiser leur interopérabilité et leur compatibilité, à en réduire les coûts et à en améliorer leur sécurité, leur capacité et leurs performances en termes d'environnement;
- g) en encourageant l'élaboration de propositions de projets et initiatives communs dans le domaine de la sécurité aérienne, notamment avec des pays tiers;
- h) en encourageant une coopération étroite et continue entre les autorités compétentes de sûreté aérienne des parties, et notamment les initiatives de développement de procédures de sûreté qui facilitent le flux des passagers et des marchandises sans compromettre la sûreté;
- i) en examinant si les dispositions législatives et réglementaires et les pratiques respectives des parties dans les domaines couverts par l'annexe 9 (Facilitation) de la convention peuvent affecter l'exercice des droits prévus par le présent accord;
- j) en promouvant des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs et réglementaires, en matière notamment de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aéroportuaires (y compris les créneaux horaires) et de protection des consommateurs;
- k) en encourageant la consultation, le cas échéant, sur les questions liées au transport aérien traitées au sein des organisations internationales et dans les relations avec les pays tiers, notamment en vue d'examiner l'opportunité d'adopter une approche commune; et
- l) en prenant par consensus les décisions visées à l'article 1, paragraphe 3, et à l'article 2, paragraphe 3, de l'annexe 4.

5. Les parties partagent l'objectif consistant à maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique en étendant le présent accord aux pays tiers. A cette fin, le comité mixte envisage, le cas échéant, les conditions et les procédures requises, y compris toute modification nécessaire du présent accord, pour l'adhésion de nouveaux pays tiers au présent accord.»

*Article 6***Extension des possibilités**

L'article 21 de l'accord est supprimé et remplacé par l'article suivant:

*«Article 21***Extension des possibilités**

1. Les parties s'engagent à poursuivre l'objectif commun consistant à continuer de lever les obstacles à l'accès aux marchés afin de maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique, notamment en facilitant l'accès de leurs transporteurs aériens aux marchés mondiaux de capitaux afin de mieux refléter les réalités de l'industrie aéronautique mondiale, en renforçant le système de transport aérien transatlantique et en établissant un cadre qui encouragera les autres pays à ouvrir leurs propres marchés des services aériens.

2. Conformément à l'objectif commun visé au paragraphe 1 et au mandat qui lui est conféré par l'article 18, consistant à surveiller la mise en œuvre du présent accord, le comité mixte examine chaque année l'évolution de la situation, notamment en ce qui concerne les modifications législatives visées au présent article. Le comité mixte élabore des modalités de coopération dans ce domaine et fait des recommandations aux parties. L'Union européenne et ses Etats membres autorisent la détention d'une participation majoritaire dans leurs transporteurs aériens et le contrôle effectif de ceux-ci par les Etats-Unis ou leurs ressortissants, sur une base de réciprocité, pour autant que le comité mixte confirme que les dispositions législatives et réglementaires des Etats-Unis autorisent la détention d'une participation majoritaire dans leurs transporteurs aériens et le contrôle effectif de ceux-ci par les Etats membres ou leurs ressortissants.

3. Dès que le comité mixte confirme par écrit, conformément à l'article 18, paragraphe 6, que les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie autorisent la détention d'une participation majoritaire dans ses transporteurs aériens et le contrôle effectif de ceux-ci par l'autre partie ou ses ressortissants:

- a) la section 3 de l'annexe 1 de l'accord cesse de s'appliquer;
- b) les transporteurs aériens des Etats-Unis ont le droit d'exploiter des services mixtes réguliers entre des points de l'Union européenne et ses Etats membres et de cinq pays, sans desservir de point sur le territoire des Etats-Unis. Le comité mixte dresse la liste de ces pays au plus tard un an après la signature du présent protocole. Le comité mixte peut modifier cette liste ou y ajouter des pays; et
- c) les dispositions de l'article 2 de l'annexe 4 de l'accord («Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un Etat tiers») cessent de s'appliquer et les dispositions de l'annexe 6 de l'accord prennent effet en ce qui concerne les transporteurs aériens de pays tiers détenus et contrôlés par les Etats-Unis ou leurs ressortissants.

4. Dès que le comité mixte confirme par écrit, conformément à l'article 18, paragraphe 6, que les dispositions législatives et réglementaires de l'Union européenne et de ses Etats membres concernant l'imposition de restrictions d'exploitation fondées sur le bruit dans les aéroports comptant plus de 50.000 mouvements annuels d'avions à réaction subsoniques civils octroient à la Commission européenne le pouvoir d'évaluer le processus avant l'imposition de ces mesures et d'engager l'action judiciaire appropriée à l'encontre des mesures en question avant leur imposition, si les procédures appropriées n'ont pas été respectées conformément aux obligations applicables:

- a) les transporteurs aériens de l'Union européenne ont le droit d'exploiter des services mixtes réguliers entre des points des Etats-Unis et de cinq autres pays, sans desservir de point sur le territoire de l'Union européenne et de ses Etats membres. Le comité mixte dresse la liste de ces pays au plus tard un an après la signature du présent protocole. Le comité mixte peut modifier cette liste ou y ajouter des pays; et
- b) les dispositions de l'article 2 de l'annexe 4 de l'accord («Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un Etat tiers») cessent de s'appliquer et les dispositions de l'annexe 6 de l'accord prennent effet en ce qui concerne les transporteurs aériens de pays tiers détenus et contrôlés par les Etats membres ou leurs ressortissants.

5. Dès que le comité mixte confirme par écrit qu'une des parties a rempli les conditions visées aux paragraphes 3 et 4 applicables à cette partie, celle-ci peut demander la tenue de consultations à haut niveau concernant la mise en œuvre du présent article. Ces consultations commencent au plus tard 60 jours après la signification de la demande, sauf si les parties en décident autrement. Les parties mettent tout en œuvre pour régler les problèmes faisant l'objet de la consultation. Si la partie ayant demandé les consultations n'est pas satisfaite du résultat de celles-ci, elle peut notifier par écrit, par la voie diplomatique, sa décision de ne pas autoriser de transporteur aérien de l'autre partie à exploiter de nouvelles fréquences ou à entrer sur de nouveaux marchés dans le cadre du présent accord. Toute décision de cette nature prend effet 60 jours après sa notification. Pendant cette période, l'autre partie peut décider de ne pas autoriser de transporteur aérien de la première partie à exploiter de nouvelles fréquences ou à entrer sur de nouveaux marchés dans le cadre de l'accord. Cette décision prend effet le même jour que la décision de la première partie. Toute décision de cette nature peut être levée moyennant l'accord des parties, confirmé par écrit par le comité mixte.»

Article 7

Services de transport achetés par le gouvernement des Etats-Unis

L'annexe 3 de l'accord est supprimée et remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE 3

Concernant les services de transport achetés par le gouvernement des Etats-Unis

Les transporteurs aériens de l'Union européenne ont le droit de transporter des passagers et des marchandises sur des vols réguliers et affrétés pour lesquels un service, une agence ou un organe civil officiel du gouvernement des Etats-Unis:

- 1) obtient le service de transport pour lui-même ou dans le cadre d'un accord prévoyant que le paiement est effectué par le gouvernement ou à partir de fonds mis à disposition du gouvernement; ou
- 2) fournit le service de transport à destination ou pour le compte d'un pays tiers ou d'une organisation internationale ou autre sans remboursement,

si le transport est effectué:

- a) entre un point situé aux Etats-Unis et un point situé en dehors des Etats-Unis, pour autant que ce transport soit autorisé par l'article 3, paragraphe 1, point c), sauf – en ce qui concerne les passagers pouvant bénéficier d'un tarif contractuel «paire de villes» – entre les points pour lesquels il existe un tarif contractuel «paire de villes»; ou
- b) entre deux points situés en dehors des Etats-Unis.

La présente annexe ne s'applique pas aux services de transport obtenus ou financés par le secrétaire à la défense ou par le secrétaire d'un département militaire.»

Article 8

Annexes

Le texte de l'appendice au présent protocole constitue l'annexe 6 de l'accord.

Article 9

Application provisoire

1. Dans l'attente de son entrée en vigueur, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent protocole, dans la mesure permise par la législation nationale applicable, à partir de la date de signature.
2. Chaque partie peut à tout moment notifier à l'autre partie, par écrit et par la voie diplomatique, sa décision de ne plus appliquer le présent protocole. Dans ce cas, l'application du présent protocole prend fin à minuit (temps universel) à la fin de la saison IATA (Association internationale des transporteurs aériens) en cours un an après la date de notification écrite, sauf si cette notification est retirée par accord entre les parties avant l'expiration de cette période. Si l'application provisoire de l'accord cesse conformément à l'article 25, paragraphe 2, de l'accord, l'application provisoire du présent protocole cesse simultanément.

Article 10

Entrée en vigueur

Le présent protocole entre en vigueur à la plus tardive des deux dates suivantes:


1. la date d'entrée en vigueur de l'accord,
2. un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent protocole ont été menées à bien.

Aux fins de cet échange de notes diplomatiques, les notes diplomatiques communiquées à ou par l'Union européenne et ses Etats membres sont remises, selon le cas, à ou par l'Union européenne. La ou les notes diplomatiques de l'Union européenne et de ses Etats membres contiennent des communications de chaque Etat membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent protocole ont été menées à bien.

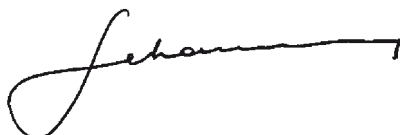
EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés, ont signé le présent accord.

Fait à Luxembourg, le vingt-quatre juin deux mille dix.

За Република България



*Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien*



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.
Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Για την Ελληνική Δημοκρατία



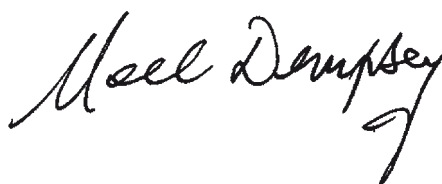
Por el Reino de España



Pour la République française



*Thar cheann Na hÉireann
For Ireland*



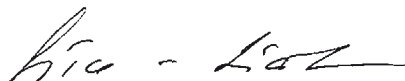
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



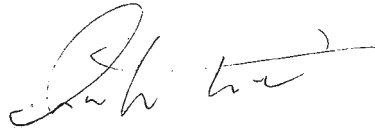
Pour le Grand-Duché de Luxembourg



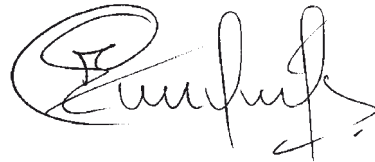
A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



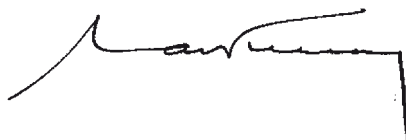
Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



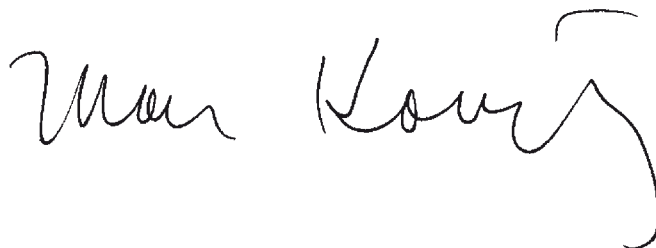
Pentru România

A stylized handwritten signature in black ink, consisting of a few fluid, connected strokes.

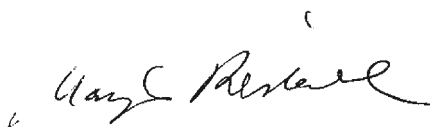
Za Republiko Slovenijo

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Zgod Aluwan' in a cursive script.

Za Slovenskú republiku

A large, handwritten signature in black ink, appearing to be 'Maar Koury' in a cursive script.

Suomen tasavallan puolesta

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Uari Pesta' in a cursive script.

För Konungariket Sverige

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Pa Forskuning' in a cursive script.

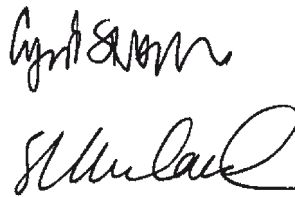
For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Philip' in a cursive script, with a horizontal line underneath.

За Европейския съюз
 Por la Unión Europea
 Za Evropskou unii
 For Den Europæiske Union
 Für die Europäische Union
 Euroopa Liidu nimel
 Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
 For the European Union
 Pour l'Union européenne
 Per l'Unione europea
 Eiropas Savienības vārdā
 Europos Sąjungos vardu
 Az Európai Unió részéről
 Għall-Unjoni Ewropea
 Voor de Europese Unie
 W imieniu Unii Europejskiej
 Pela União Europeia
 Pentru Uniunea Europeană
 Za Európsku úniu
 Za Evropsko unijo
 Euroopan unionin puolesta
 För Europeiska unionen



For the United States of America



*

Appendice au Protocole

ANNEXE 6

Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un Etat tiers

1. Aucune des parties n'exerce les droits pouvant découler d'accords conclus avec un pays tiers en matière de services aériens pour refuser, révoquer, suspendre ou limiter des autorisations ou des agréments d'un transporteur aérien dudit pays tiers au motif qu'une part substantielle de la propriété de ce transporteur aérien est entre les mains de l'autre partie, de ses ressortissants, ou des deux à la fois.
2. Les Etats-Unis n'exercent pas les droits pouvant découler d'accords dans le domaine des services aériens pour refuser, révoquer, suspendre ou limiter des autorisations ou des agréments d'un transporteur aérien de la Principauté de Liechtenstein, de la Confédération suisse ou d'un membre de l'EACE à la date de la signature du présent accord, ou d'un pays africain qui met en œuvre un accord «Ciel ouvert» conclu avec les Etats-Unis dans le domaine des services aériens à la date de la signature du présent accord, au motif que le contrôle effectif dudit transporteur est entre les mains d'un ou de plusieurs Etats membres, de ressortissants dudit ou desdits Etats membres, ou des deux à la fois.
3. Aucune des parties n'exerce les droits pouvant découler d'accords conclus avec un pays tiers en matière de services aériens pour refuser, révoquer, suspendre ou limiter des autorisations ou des agréments d'un transporteur aérien dudit pays tiers au motif que le contrôle effectif de ce transporteur aérien est entre les mains de l'autre partie, de ses ressortissants, ou des deux à la fois, pour autant que le pays tiers en question entretienne de bonnes relations de coopération en matière de services aériens avec les deux parties.
4. Le comité mixte tient l'inventaire des pays tiers considérés par les deux parties comme entretenant de bonnes relations de coopération en matière de services aériens.

Déclaration commune

Les représentants des Etats-Unis et de l'Union européenne et de ses Etats membres ont confirmé que le protocole modifiant l'accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique et la Communauté européenne et ses Etats membres, paraphé à Bruxelles le 25 mars 2010, doit être authentifié dans d'autres langues, selon les modalités prévues, soit par échange de lettres avant sa signature, soit par décision du comité mixte après cette signature.

La présente déclaration commune fait partie intégrante du protocole.

Pour les Etats-Unis:

John BYERLY

(signé)

Le 25 mars 2010

Pour l'Union européenne et ses Etats membres:

Daniel CALLEJA

(signé)

*

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LES CONSULTATIONS

1. Les délégations représentant l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, se sont rencontrées à Bruxelles, du 23 au 25 mars 2010, pour achever les négociations relatives à un accord de transport aérien de seconde étape. La liste des membres des délégations figure en pièce jointe A.
2. Les délégations ont approuvé ad referendum et paraphé le texte d'un protocole modifiant l'accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007 («le protocole», figurant en pièce jointe B). Elles comptent soumettre le projet de protocole à l'approbation de leurs autorités respectives, en vue de son entrée en vigueur dans un proche avenir.
3. Les références à l'accord et à ses articles, paragraphes et annexes contenues dans le présent protocole d'entente s'entendent comme des références à l'accord, tel qu'il serait modifié par le protocole.
4. La délégation de l'UE a confirmé qu'en raison de l'entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2009 du traité de Lisbonne modifiant le traité sur l'Union européenne et le traité instituant la Communauté européenne, l'Union européenne a remplacé et a succédé à la Communauté européenne et qu'à compter de cette date, tous les droits et obligations, et toutes les références à la Communauté européenne contenus dans l'accord se rapportent à l'Union européenne.
5. Les délégations ont affirmé que les procédures de reconnaissance réciproque des décisions réglementaires en matière de conformité des transporteurs aériens et de citoyenneté (nouvel article 6bis) ne visent pas à modifier les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties en matière d'exploitation de services aériens internationaux (article 4 de l'accord).
6. Concernant l'article 9, les délégations ont exprimé le souhait de poursuivre la coopération entre l'UE et les Etats-Unis dans le domaine de la sûreté de l'aviation afin de pouvoir se fier, dans toute la mesure du possible, aux mesures de sûreté appliquées par l'autre partie, lorsqu'elles sont compatibles avec les législations et réglementations applicables, pour éviter toute redondance inutile.
7. Les délégations ont indiqué que la coopération en matière de sûreté doit passer par des consultations régulières sur les modifications d'exigences existantes, si possible avant leur mise en œuvre; sur une coordination étroite des activités d'inspection des aéroports et, le cas échéant et si possible, des inspections de compagnies aériennes; et sur l'échange d'informations concernant les nouvelles technologies et procédures de sûreté.
8. En vue de favoriser une utilisation efficace des ressources disponibles, d'accroître la sûreté et de promouvoir la facilitation, les délégations ont souligné l'intérêt de répondre rapidement et, si possible, de manière coordonnée, aux nouvelles menaces.
9. Les deux délégations ont indiqué que le présent protocole ne modifie pas les dispositions des conventions respectives en vigueur entre un Etat membre et les Etats-Unis pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.
10. La délégation de l'UE a indiqué que tous les travaux afférents à l'article 15, paragraphe 7, devraient porter, entre autres, sur les performances environnementales et l'intégrité technique des mesures respectives, sur la nécessité d'éviter les distorsions de concurrence et les fuites de carbone et, le cas échéant, sur l'opportunité et la manière de lier ou d'intégrer ces mesures les unes avec les autres. La délégation des Etats-Unis a souhaité que les recommandations soient préparées en mettant l'accent, entre autres, sur la cohérence avec la Convention de Chicago et sur la promotion des objectifs de l'accord.
11. Les deux délégations ont souligné qu'aucun élément de l'accord ne modifiait de quelque manière que ce soit leurs positions juridiques et politiques respectives sur diverses questions environnementales liées à l'aviation.
12. Reconnaissant que l'UE et les Etats-Unis ont des objectifs environnementaux communs, les délégations ont établi une déclaration commune sur la coopération dans le domaine de l'environnement, qui figure en pièce jointe C du présent protocole d'entente sur les consultations.
13. La délégation de l'UE a réaffirmé l'intention de l'UE de continuer les travaux entrepris dans le cadre de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques pour fixer des objectifs globaux de réduction des émissions de l'aviation internationale.
14. Les délégations des Etats-Unis et de l'UE ont réaffirmé les intentions des Etats-Unis et de l'UE de travailler au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour limiter les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale. Les deux délégations ont également souligné les contributions du secteur de l'aviation en faveur de ce processus.
15. Les deux délégations ont indiqué que la mention d'approche équilibrée à l'article 15, paragraphe 4, fait référence à la résolution A35-5 adoptée à l'unanimité lors de la 35^e assemblée de l'OACI. Les délégations ont souligné que tous les aspects du principe d'approche équilibrée établis dans ladite résolution sont pertinents et importants, notamment la reconnaissance du fait que «les Etats ont des obligations juridiques, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies pertinents qui peuvent exercer une influence sur leur application de l'«approche équilibrée» de l'OACI».
16. Les deux délégations se sont exprimées en faveur de l'application des «Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs» de l'OACI, actuellement publiées dans le document 9829, 2^e édition, de l'OACI.

17. Concernant l'article 15, paragraphe 5, point a), la délégation de l'UE a indiqué que les «parties intéressées» s'entendent, au sens de l'article 2, paragraphe f), de la directive 2002/30/CE, comme «des personnes physiques ou morales concernées ou susceptibles d'être concernées par l'introduction de mesures de réduction du bruit, y compris de restriction d'exploitation, ou ayant un intérêt légitime à l'application de telles mesures». La délégation de l'UE a également souligné qu'en vertu de l'article 10 de ladite directive, les Etats membres veillent à ce que les procédures de consultation des parties intéressées pour l'application des articles 5 et 6 de la même directive soient établies conformément au droit national applicable.

18. Reconnaissant les difficultés liées à la mobilité internationale croissante des travailleurs et à la structure des entreprises, la délégation de l'UE a indiqué que la Commission européenne suit de près la situation et envisage de nouvelles initiatives en vue d'améliorer la mise en œuvre, l'application et le contrôle de l'application dans ce domaine. La délégation de l'UE a également mentionné les travaux entrepris par la Commission européenne concernant les accords entre entreprises transnationales et a fait part de sa volonté d'en informer le comité mixte, ainsi que des initiatives y afférentes, le cas échéant.

19. La délégation des Etats-Unis a indiqué qu'aux Etats-Unis, le principe autorisant le choix d'un seul représentant pour une classe ou une catégorie donnée de travailleurs auprès d'une compagnie aérienne a contribué à promouvoir les droits des travailleurs des compagnies aériennes, qu'il s'agisse de personnel de bord ou de personnel au sol, pour s'organiser, négocier et faire exécuter les conventions collectives.

20. Les deux délégations ont noté que dans l'hypothèse où l'une des parties prendrait des mesures contraires à l'accord, notamment à l'article 21, l'autre partie pourrait prendre toute mesure appropriée et proportionnelle, conformément au droit international, notamment à l'accord.

21. En lien avec l'article 21, paragraphe 4, la délégation de l'UE a indiqué que l'examen visé dans ce paragraphe sera effectué par la Commission européenne d'office ou *ex parte*.

22. Les délégations ont indiqué que les droits de trafic visés l'article 21, paragraphe 4, point a), s'ajouteraient à ceux accordés à l'Union européenne et à ses Etats membres à l'article 3 de l'accord.

23. Les délégations se sont montrées satisfaites de la coopération entre le ministère des transports des Etats-Unis et la Commission européenne, comme le prévoit l'accord, dans l'objectif commun d'améliorer la compréhension mutuelle des lois, procédures et pratiques des régimes de concurrence respectifs et de l'incidence que l'évolution du secteur du transport aérien a eu, ou peut avoir, sur la concurrence dans ce secteur.

24. Les délégations ont affirmé l'engagement de leurs autorités de la concurrence respectives en faveur du dialogue, de la coopération et du principe de transparence, conformément aux exigences légales, notamment la protection des informations commerciales confidentielles. Elles ont réaffirmé la volonté de leurs autorités de la concurrence respectives de fournir des orientations concernant les exigences procédurales, le cas échéant.

25. Les délégations ont noté que toute communication adressée au comité mixte ou dans un autre contexte concernant la coopération au titre de l'annexe 2 doit respecter les règles régissant la divulgation d'informations confidentielles ou sensibles pour le marché.

26. Aux fins de l'annexe 6, paragraphe 4, les délégations ont indiqué qu'elles souhaitent que le comité mixte établisse, dans l'année suivant la signature du protocole, des critères appropriés pour déterminer si les pays ont fait preuve de coopération dans les relations en matière de services aériens.

27. Les délégations ont salué la participation de représentants de l'Islande et de la Norvège en qualité d'observateurs de la délégation de l'UE et elles ont indiqué que les travaux se poursuivraient au sein du comité mixte pour préparer des propositions concernant les conditions et les procédures qui permettraient à l'Islande et à la Norvège d'adhérer à l'accord, tel que modifié par le protocole.

28. Les deux délégations ont fait part de leur souhait de voir leurs autorités aéronautiques respectives permettre des opérations conformes aux conditions de l'accord, tel que modifié par le protocole, sur la base de la courtoisie et de la réciprocité, ou sur une base administrative, à compter de la date de signature du protocole.

*Pour la délégation de l'Union européenne
et ses Etats membres:*
Daniel CALLEJA

*Pour la délégation
des Etats-Unis d'Amérique:*
John BYERLY

*

APPENDICE C

Déclaration commune en matière de coopération environnementale

Les délégations des Etats-Unis et de l'Union européenne et ses Etats membres ont réaffirmé qu'il est primordial de limiter les incidences environnementales de l'aviation internationale. Elles ont fait part de leur engagement commun en faveur des objectifs environnementaux établis lors de la 35^{ème} assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), notamment de s'efforcer de:

- a) limiter ou réduire le nombre de personnes touchées par des nuisances sonores aériennes notables;
- b) limiter ou réduire les incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air au niveau local;
et
- c) limiter ou réduire les incidences des émissions de gaz à effet de serre émis par l'aviation sur le climat à l'échelle planétaire.

Les délégations ont reconnu les résultats de la 15^e Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et l'accord de Copenhague, y compris la reconnaissance commune du point de vue scientifique selon lequel l'augmentation de la température au niveau mondial devrait rester inférieure à deux degrés Celsius.

Les délégations ont confirmé le vif souhait et la ferme volonté des parties de collaborer pour exploiter les progrès enregistrés par la réunion à haut niveau de l'OACI sur l'aviation internationale et le changement climatique en s'efforçant d'engager, avec les partenaires internationaux, un effort collectif dans le cadre de l'OACI pour mettre en place un programme d'action plus ambitieux, impliquant des objectifs solides, un cadre pour l'adoption de mesures fondées sur le marché et la prise en compte des besoins spécifiques des pays en développement.

Les deux parties ont pris acte de leur engagement à coopérer avec le comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI (CAEP) pour garantir la présentation rapide et efficace de son programme de travail, y compris l'adoption d'une norme mondiale sur les émissions de CO₂ des aéronefs et d'autres mesures relatives au changement climatique, au bruit et à la qualité de l'air.

Les délégations ont souligné qu'il est important de réduire les incidences environnementales de l'aviation:

- en poursuivant la coopération sur les programmes de modernisation de la gestion du trafic aérien NextGen et SESAR, y compris l'Initiative transatlantique d'interopérabilité pour la réduction des émissions (AIRE);
- en stimulant et en accélérant, en tant que de besoin, la conception et la mise en œuvre de nouvelles technologies appliquées aux aéronefs et de carburants de remplacement durables, notamment à travers l'initiative technologique conjointe Clean Sky, le programme CLEEN (Continuous Low Energy, Emissions and Noise), l'initiative CAAFI (Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative) et l'étude SWAFEA (Sustainable Way for Alternative Fuel and Energy in Aviation); et
- en collaborant avec la communauté scientifique, notamment par l'intermédiaire de l'«Impacts and Science Group» du CAEP, pour mieux comprendre et quantifier les incidences environnementales de l'aviation telles que ses effets sur la santé et ses effets climatiques non liés au CO₂.