

N° 4789²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2002-2003

PROJET DE LOI

portant approbation

- de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Corée relatif au transport aérien, signé à Luxembourg, le 27 septembre 2000;
- de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'Inde relatif au transport aérien, signé à New Delhi, le 8 janvier 2001

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE,
DES POSTES ET DES TRANSPORTS**

(4.3.2003)

La Commission se compose de: M. John SCHUMMER, Président-Rapporteur; M. François BAUSCH, M. Marco SCHANK, Mme Mady DELVAUX-STEHRÉS, Mme Agny DURDU, M. Gusty GRAAS, M. Fernand GREISEN, M. Norbert HAUPERT, M. Ady JUNG, et M. Marc ZANUSSI, Membres.

*

Remarques préliminaires

Le projet de loi No 4789 portant approbation 1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Corée relatif au transport aérien, signé à Luxembourg, le 27 septembre 2000 et 2° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'Inde relatif au transport aérien, signé à New Delhi, le 8 janvier 2001 a été déposé par Madame le Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur en date du 2 avril 2001. Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 29 janvier 2002.

En date du 9 octobre 2002, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a désigné son président M. John Schummer comme rapporteur du projet de loi. A l'occasion de la même réunion, la Commission a procédé à un examen du projet législatif et de l'avis du Conseil d'Etat y relatif. Le présent rapport a été adopté dans la réunion du 4 mars 2003.

Objet du projet de loi No 4789

Le présent projet de loi portant approbation de deux accords aériens bilatéraux fait suite à d'autres projets similaires, qui ont été adoptés dans le passé. Les deux accords qui font l'objet du présent projet de loi ont été signés avec la République de Corée et l'Inde.

La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports note que ces accords sont la confirmation de la politique poursuivie par le Gouvernement en matière de transports aériens ayant pour objectif d'assurer les perspectives d'avenir tant en faveur de nos compagnies aériennes nationales en leur procurant un maximum de droits de trafic, qu'en faveur de notre aéroport comme plate-forme internationale pour le trafic de passagers et de fret.

Dans ce contexte, la Commission se permet de renvoyer à l'exposé des motifs du projet de loi et les explications circonstanciées y relevées quant aux contenu et dispositions des deux Conventions aériennes.

Un accord aérien bilatéral constitue un préalable indispensable à l'ouverture de relations aériennes régulières, soit par un transporteur aérien luxembourgeois, soit par un transporteur aérien de l'autre partenaire bilatéral. De même, un tel accord bilatéral constitue la base juridique indispensable pour l'ouverture de services aériens réguliers.

La conclusion d'accords aériens bilatéraux permet au Gouvernement de renforcer notre portefeuille d'accords aériens bilatéraux en vue d'éventuelles négociations multilatérales futures. En effet, dans la politique communautaire européenne de libéralisation du transport aérien, un rôle de plus en plus important reviendra à l'avenir aux relations aériennes entre l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique, d'une part, et les pays tiers, d'autre part.

Compte tenu de cette tendance à la communautarisation des relations aériennes extérieures, ces accords bilatéraux constituent un acquis certain dont il faudra tenir compte lors d'un futur transfert de ces compétences vers les organes communautaires.

A cet endroit, il convient d'évoquer les huit arrêts de la Cour de justice européenne du 5 novembre 2002 relatifs aux procédures dites de „ciel ouvert“. En effet, en décembre 1998 la Commission européenne avait porté devant la Cour de justice européenne le cas de sept Etats membres de l'Union européenne qui ont conclu des accords bilatéraux de „ciel ouvert“ avec les Etats-Unis dans le domaine des transports aériens (Autriche, Belgique, Danemark, Finlande, Allemagne, Luxembourg, Suède). Dans le jugement que la Cour de justice européenne a rendu en date du 5 novembre 2002, elle déclare que ces pays ont violé la compétence externe de la Communauté en ce qui concerne les règles communautaires relatives à la fixation des tarifs aériens sur les liaisons intracommunautaires et aux systèmes informatisés de réservation (SIR).

Ainsi, l'argumentaire de la Cour de justice européenne fait notamment valoir que la négociation des accords de transports aériens avec des pays tiers relève de la compétence exclusive de la Communauté. Cette compétence externe de la Communauté pour les questions liées à l'aviation civile dérive des dispositions de traité sur le transport, notamment de l'article 80 (ex-84) (2) du traité CE, qui a été cité par la Cour de justice européenne dans son jugement AETR. Ce jugement a retenu le principe qu'une fois le droit communautaire établi dans un domaine, comme les transports aériens, la Communauté a la compétence exclusive pour négocier dans ce domaine: „*Les Etats membres perdent leur droit d'assumer les obligations avec les pays tiers au fur et à mesure que les règles communes qui pourraient être touchées par ces obligations voient le jour.*“

La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports prend acte de ce jugement. Elle tient cependant à relever que l'exposé des motifs du projet de loi sous examen note quant à la politique communautaire européenne de libéralisation du transport: „*Ce dossier est depuis quelque temps à l'étude auprès des services communautaires, l'objectif étant la recherche d'une solution par laquelle la négociation communautaire obtiendrait un meilleur résultat que la somme des négociations bilatérales éventuelles. Le moins qu'on puisse dire à ce stade est que l'approche choisie ne fait pas encore l'unanimité des Etats membres de l'Union européenne. Globalement les avis sont effectivement partagés sur les éventuels avantages et désavantages découlant tant de l'idée même d'une négociation communautaire future que de l'approche pratique à adopter quant à la procédure de négociation proprement dite.*“

Cependant, et étant donné que le Conseil Transports de l'Union européenne, après un échange de vues avec Madame la Vice-Présidente de la Commission européenne, a décidé, lors de sa réunion des 5 et 6 décembre 2002, qu'une modification de la politique nationale serait prématurée à l'heure actuelle, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports ne voit pas d'objection à ce que la Chambre des Députés procède à l'adoption du projet de loi sous examen.

Avis du Conseil d'Etat

Dans son avis du 29 janvier 2002, le Conseil d'Etat marque son accord au projet de loi sous examen. La Haute Corporation observe que ces accords soulignent le caractère international de l'aéroport de Luxembourg et contribuent au développement de celui-ci, notamment dans le secteur du fret aérien.

Toutefois, le Conseil d'Etat tient à rendre attentif à la perspective d'un éventuel accroissement du trafic aérien engendrant, le cas échéant, une aggravation des nuisances pour les habitants des communes adjacentes.

A cet égard, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports constate que les auteurs du projet de loi, qui est devenu par la suite la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, avaient, tout comme dans la demande commodo-incommodo du Ministère des Transports pour cette nouvelle aérogare, fait état d'estimations en matière de trafic aérien à l'horizon 2012. D'après ces estimations les mouvements passagers passeraient entre 2000 et 2012 de 42.631 à 56.671 mouvements par an, ceux du fret de 8.008 à 12.512, et ceux relatifs à l'aviation d'affaires de 4.613 à 7.013. Parallèlement à l'évolution attendue du trafic aérien il faut pourtant se féliciter que d'importants efforts sont entrepris pour endiguer les incommodations. C'est ainsi que depuis le 1er avril 2002 les critères techniques à respecter par les avions en matière sonore ont transité du chapitre 2 au chapitre 3.

Actuellement des travaux sont en cours sur la définition des modalités d'un nouveau chapitre 4 qui imposera des critères techniques à respecter par les avions en matière d'émissions sonores permettant d'atteindre un niveau de bruit s'approchant de celui qui est actuellement admis pour les camions d'après le Code de la Route et les directives communautaires pertinentes.

Tout en rappelant que la Chambre des Députés a adopté en date du 10 juillet 2002 une motion invitant, entre autres, le Gouvernement à refuser toute dilution de la réglementation actuelle concernant les vols de nuit, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports note avec satisfaction que le Ministre des Transports a réussi de réduire de façon conséquente le nombre des vols de nuit qui est passé entre 2001 et 2002 de 1.030 à 599 soit une réduction de 42%.

Dans une autre motion adoptée par la Chambre des Députés en date du 10 juillet 2002 le Gouvernement a été invité à élaborer des mesures de protection des habitations qui avaient été construites dans les zones sensibles entourant l'Aéroport avant l'entrée en vigueur du plan d'aménagement partiel „Aéroport et environs“ (PAG) de 1986. Dans sa réponse à la question parlementaire No 2011 le Ministre des Transports a répondu ce qui suit à ce sujet: „*Le Gouvernement et plus particulièrement les Ministres de l'Environnement et des Transports entendent assurer le suivi de cette motion dès la mise en œuvre du plan d'occupation des sols (POS) qui est appelé à remplacer à court terme le PAG de 1986 et qui est en voie d'être finalisé par un groupe de travail interministériel placé sous la présidence du département de l'Intérieur.*“

En ce qui concerne plus particulièrement le texte des accords à approuver, le Conseil d'Etat observe que les modifications aux accords et annexes convenues entre les Parties contractantes entreront en vigueur après confirmation par voie d'un échange de notes diplomatiques.

Tout en consentant „à la possibilité de voir modifier les annexes par cette voie, sans recourir à une approbation parlementaire préalable, étant donné qu'il s'agit d'une clause d'approbation anticipée dont les limites sont tracées avec la précision requise“, la Haute Corporation souligne que ces modifications doivent faire l'objet d'un arrêté grand-ducal de publication afin de leur conférer force obligatoire. Les amendements aux accords doivent cependant être approuvés par la Chambre des Députés et ce préalablement à l'échange de notes diplomatiques.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports propose à la Chambre des Députés d'approuver le projet de loi sous examen dans la version ci-après.

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

**PROJET DE LOI
portant approbation**

- **de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Corée relatif au transport aérien, signé à Luxembourg, le 27 septembre 2000;**
- **de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'Inde relatif au transport aérien, signé à New Delhi, le 8 janvier 2001**

Article unique.– Sont approuvés

- l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Corée relatif au transport aérien, signé à Luxembourg, le 27 septembre 2000
- l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'Inde relatif au transport aérien, signé à New Delhi, le 8 janvier 2001.

Luxembourg, le 4 mars 2003

Le Président-Rapporteur,
John SCHUMMER