

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région

Procès-verbal de la réunion du 30 janvier 2025

Ordre du jour :

1. 8334 Projet de loi portant approbation de l'Accord sous forme d'échange de lettres des 4 et 10 mars 2021 entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine amendant l'Accord relatif aux services aériens, signé à Hong Kong, le 3 juin 1998
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen des articles et des avis
2. 8366 Projet de loi portant approbation de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Indonesia on air services », fait à Jakarta, le 25 mai 2023
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen des articles et des avis
3. 8367 Projet de loi portant approbation de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia on air services », fait à Paris, le 20 juin 2023
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen des articles et des avis
4. 8372 Projet de loi portant approbation de l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles, le 15 novembre 2021
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen des articles et des avis
5. 8374 Projet de loi portant approbation de l'Accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, et l'Union européenne et ses États membres, fait à Bali, Indonésie, le 17 octobre 2022

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen des articles et des avis

6. Divers

*

Présents : Mme Corinne Cahen, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, Mme Françoise Kemp remplaçant M. Paul Galles, M. Ricardo Marques remplaçant M. Emile Eicher, Mme Mandy Minella, M. Jean-Paul Schaaf remplaçant M. Marc Lies, M. Charles Weiler, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. Gilles Baum, M. Franz Fayot, M. Patrick Goldschmidt, M. Gusty Graas, Mme Lydie Polfer, membres de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région

Mme Félicie Weycker, M. Sam Weissen, M. Loren Florey, M. Pit Bichel, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Stefanie Afonso, du Ministère des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et du Commerce extérieur

Mme Sara Agostini, du groupe politique DP

Mme Tania Sonnetti, Mme Danielle Wolter, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, M. Félix Eischen, M. Meris Sehovic, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Nancy Arendt épouse Kemp, Mme Liz Braz, M. Sven Clement, M. Yves Cruchten, M. Emile Eicher, M. Paul Galles, M. Fred Keup, M. Laurent Mosar, M. Meris Sehovic, Mme Sam Tanson, M. Laurent Zeimet, membres de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
M. Xavier Bettel, Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

*

1. 8334 **Projet de loi portant approbation de l'Accord sous forme d'échange de lettres des 4 et 10 mars 2021 entre le Gouvernement du Grand-Duché de**

Luxembourg et le Gouvernement de la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine amendant l'Accord relatif aux services aériens, signé à Hong Kong, le 3 juin 1998

À titre liminaire, M. Gusty Graas est désigné comme rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8334⁰⁰.

Ce projet de loi a pour objet l'approbation de l'échange de lettres entre le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement du Luxembourg portant amendement de l'accord aérien bilatéral signé à Hong Kong le 3 juin 1998.

À noter qu'il ne s'agit pas d'un nouvel accord, mais de plusieurs modifications apportées à l'accord de 1998 en vue de le rendre conforme au droit communautaire actuellement en vigueur.

Cet accord s'inscrit dans la continuité de la politique adoptée par le Gouvernement en matière de transports aériens, visant à assurer tant les intérêts des compagnies aériennes nationales en leur octroyant un maximum de droits de trafic, que le développement de l'aéroport de Luxembourg en tant que plateforme internationale pour le transport de passagers et de fret.

Dans le contexte de la libéralisation du transport aérien au sein de l'Union européenne, l'accord faisant l'objet du présent projet de loi intègre des clauses spécifiques au droit communautaire, notamment celles relatives à la désignation, à la révocation et au contrôle des transporteurs aériens. L'intégration de ces clauses répond aux exigences du Règlement (CE) 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004.

Le contenu de l'accord repose en partie sur le modèle préconisé par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et comprend des ajustements spécifiques destinés à satisfaire aux besoins nationaux et aux attentes des parties contractantes. Les principales dispositions de l'accord incluent :

- les définitions terminologiques arrêtées par la Convention de Chicago, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
- l'indication des droits octroyés pour l'exploitation des services, c'est-à-dire, le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- l'inclusion de la clause dite de désignation européenne garantissant le principe selon lequel un transporteur aérien de l'Union européenne (ci-après « UE ») établi dans un État membre de l'UE a droit à un accès non discriminatoire au marché créé par les accords relatifs aux services aériens conclus entre un État membre autre que celui de son établissement principal et les pays tiers. Ainsi, ce principe issu des arrêts dits « Ciel ouvert » rendus par la Cour de Justice de l'Union européenne, permet à un transporteur aérien d'être désigné par un État

membre alors même que cet État membre n'est pas celui qui octroie sa licence d'exploitation ;

- la stipulation permettant la limitation voire le retrait d'une autorisation dans le cas où le transporteur ne se conforme pas aux termes de l'accord, ni aux lois et règlements de la partie contractante ayant délivré l'autorisation ;
- l'exonération, sous certaines conditions, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes similaires des avions utilisés, y compris les équipements normaux, le carburant, les pièces de rechange, les provisions de bord etc. ;
- les principes déterminant la capacité de mise en œuvre (donc la charge payante disponible) et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs ;
- l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement des parties contractantes de faire respecter les Conventions internationales existantes en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie contractante ;
- le principe de la consultation périodique entre les autorités aéronautiques ;
- la procédure de règlement des différends ;
- l'engagement d'adapter l'accord à toute convention multilatérale ultérieure, liant les parties en matière aéronautique ;
- l'égalité des chances des opérateurs aériens désignés ainsi que la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

L'accord prévoit des dispositions garantissant son application et son adaptabilité. Il offre aux parties contractantes la possibilité de proposer des amendements ou de dénoncer l'accord, assurant ainsi une flexibilité nécessaire à son évolution. De plus, la production de statistiques sur le trafic aérien est prévue, garantissant une transparence et une gestion efficace des services aériens.

En outre, le principe de non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires est explicitement établi, garantissant un traitement équitable pour toutes les compagnies aériennes opérant dans le cadre de l'accord. Une procédure claire pour l'entrée en vigueur de l'accord est également définie, assurant une mise en application ordonnée.

L'accord comporte une annexe définissant le tableau des itinéraires classiques entre le Luxembourg et des destinations situées sur le territoire de la Chine, avec des possibilités d'escales intermédiaires ou au-delà dans des pays tiers. Les points d'escale seront déterminés ultérieurement, d'un commun accord entre les autorités aéronautiques, en fonction des besoins exprimés par les compagnies aériennes concernées.

Afin de garantir la conformité avec le droit communautaire, le processus de négociation et de finalisation de l'accord a été notifié à la Commission européenne. La notification de l'ouverture des négociations, réalisée via la plateforme sécurisée CIRCABC, a été transmise le 6 octobre 2021. Une fois l'accord paraphé, une notification des résultats des négociations a également été soumise à la Commission, accompagnée d'une version scannée de l'accord. Ces démarches permettent à la Commission européenne d'exercer son droit de regard sur l'accord.

La digitalisation intégrale de ces notifications assure une communication rapide et sécurisée entre les autorités nationales et la Commission européenne. L'ensemble de ces dispositions témoigne de l'engagement des parties contractantes à garantir la conformité de l'accord avec les standards internationaux et européens, tout en répondant aux exigences opérationnelles et économiques des compagnies aériennes.

La commission parlementaire procède dans un second temps à l'examen de l'article unique à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 28 novembre 2023 :

L'article unique a pour but d'approuver l'échange de lettres entre le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement du Luxembourg portant amendement de l'accord aérien bilatéral signé à Hong Kong le 3 juin 1998.

Cet article n'appelle pas d'observation du Conseil d'État quant au fond.

Quant à la forme, la Haute Corporation note que l'indication de l'article est à écrire en toutes lettres, et non pas sous la forme abrégée « Art. », s'il s'agit d'un article unique.

Par conséquent, les termes « Art. unique. » sont à remplacer par les termes « Article unique. ».

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat.

Quant à la formule de promulgation, le Conseil d'Etat souligne que cette formule est à omettre dans les projets de loi. Elle est seulement à ajouter au même moment que le préambule et la suscription.

La commission parlementaire décide par conséquent de supprimer la formule de promulgation.

Finalement, la Haute Corporation note que l'échange de lettres portant modification de l'accord relatif aux services aériens doit suivre immédiatement le dispositif proprement dit et porter l'intitulé « ANNEXE ».

La commission parlementaire décide de suivre la Conseil d'Etat.

2. 8366 **Projet de loi portant approbation de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Indonesia on air services », fait à Jakarta, le 25 mai 2023**

D'emblée, M. Gusty Graas est désigné comme rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8366⁰⁰.

Le projet de loi vise à approuver l'accord bilatéral entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République d'Indonésie signé le 25 mai 2023 à Jakarta. Cet accord s'inscrit dans la continuité de la politique adoptée par le Gouvernement en matière de transports aériens, visant à garantir des perspectives tant pour les compagnies aériennes nationales, en leur conférant un maximum de droits de trafic, que pour l'aéroport de Luxembourg, consolidé en tant que plateforme internationale pour le transport de passagers et de fret.

L'existence d'accords aériens bilatéraux demeure un facteur essentiel pour l'établissement et le développement de liaisons aériennes régulières. Ces accords permettent aux transporteurs aériens, luxembourgeois ou issus des parties contractantes, d'opérer dans un cadre juridique stable et prévisible. Ils offrent également aux autorités aéronautiques les instruments nécessaires pour répondre aux demandes d'exploitation de nouveaux services, garantissant ainsi une coopération fluide et un développement harmonieux des relations aériennes entre les États signataires.

Dans le cadre de la libéralisation européenne du transport aérien, l'Union européenne, en tant que marché aérien unique, joue un rôle croissant. L'accord faisant l'objet de ce projet de loi intègre des clauses conformes au droit communautaire, notamment celles relatives à la désignation, à la révocation et au contrôle des transporteurs, conformément au Règlement (CE) 847/2004 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004.

Inspiré du modèle préconisé par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), cet accord intègre toutefois des ajustements spécifiques aux exigences de l'Union européenne. Une fois ratifié, il fera l'objet d'un enregistrement auprès de l'OACI, renforçant ainsi sa portée juridique internationale. L'Indonésie, en tant qu'État contractant, est également membre de cette organisation.

En termes de contenu, cet accord est similaire à d'autres accords aériens bilatéraux conclus précédemment par le Grand-Duché de Luxembourg. Il contient des dispositions essentielles telles que celles concernant les tarifs, les activités commerciales et la sécurité de l'aviation. Ces dispositions sont largement reconnues et acceptées par la communauté internationale. Cependant, des articles supplémentaires, adaptés aux besoins spécifiques exprimés par les parties contractantes, garantissent une prise en compte des particularités nationales.

L'accord intègre des éléments fondamentaux qui assurent une exploitation aérienne fluide et équitable entre les parties, notamment ceux exposés dans la présentation du projet de loi n°8334 ci-dessus.

En outre, l'accord prévoit la possibilité d'amendements ou de dénonciations à la demande d'une des parties contractantes. La production de statistiques sur le trafic aérien, la non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires et une procédure claire pour l'entrée en vigueur sont également incluses dans le texte.

Enfin, une annexe à l'accord définit le tableau des routes aériennes reliant le Luxembourg à des destinations situées en Indonésie, avec possibilité d'escales intermédiaires ou au-delà dans des pays tiers. Les points d'escale spécifiques seront fixés ultérieurement, en fonction des besoins exprimés par les compagnies aériennes, et décidés d'un commun accord par les autorités aéronautiques compétentes.

Enfin, dans un souci de conformité avec le droit communautaire, l'accord a fait l'objet d'une notification à la Commission européenne, conformément aux procédures en vigueur. Les notifications relatives à l'ouverture (« Notification of the opening of negotiations ») et à la clôture des négociations (« Notification of the outcome of negotiations ») ont été transmises via la plateforme sécurisée CIRCABC. La digitalisation complète de ces étapes garantit une communication rapide et sécurisée entre les autorités nationales et la Commission européenne.

Cet accord de transport aérien entre le Luxembourg et l'Indonésie constitue une avancée importante pour renforcer les relations bilatérales. Il permettra d'assurer un cadre favorable aux échanges commerciaux et à la mobilité, tout en consolidant la position du Luxembourg comme acteur clé du transport aérien international. Ce projet de loi témoigne ainsi de l'engagement du Grand-Duché à développer des partenariats stratégiques pour répondre aux enjeux économiques et logistiques contemporains.

La commission parlementaire procède dans un second temps à l'examen de l'article unique à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 11 juin 2024 :

Cet article a pour but d'approuver l'accord bilatéral entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République d'Indonésie signé le 25 mai 2023 à Jakarta.

Cet accord est la confirmation de la politique poursuivie par le Gouvernement en matière de transports aériens ayant pour objectif d'assurer les perspectives d'avenir tant des compagnies aériennes nationales en leur procurant un maximum de droits de trafic, que de l'aéroport de Luxembourg comme plate-forme internationale pour le trafic de passagers et de fret.

Actuellement, Cargolux dessert actuellement Jakarta, à raison de deux vols hebdomadaires.

Cet article n'appelle pas d'observation du Conseil d'État quant au fond.

Quant à la forme, la Haute Corporation note que l'intitulé n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase.

La commission parlementaire décide de faire droit à cette remarque.

Le texte de l'accord relatif aux services aériens à approuver doit suivre le dispositif proprement dit et porter l'intitulé « ANNEXE ».

La commission parlementaire décide de suivre la Conseil d'État.

De l'échange de vues subséquent il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur Jeff Engelen (ADR) s'interroge sur l'échange de lettres : s'agit-il d'un contenu additionnel ou simplement d'un ajustement périodique ? Il lui est répondu que deux articles ont été remplacés, l'un concernant la désignation et l'autre la révocation. Il s'agit d'une clause standard européenne.

3. 8367 Projet de loi portant approbation de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia on air services », fait à Paris, le 20 juin 2023

D'emblée, M. Gusty Graas est désigné comme rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8367⁰⁰.

Le projet de loi vise à approuver un accord bilatéral entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Royaume d'Arabie saoudite signé le 20 juin 2023 à Paris. Cet accord est la confirmation de la politique poursuivie par le Gouvernement en matière de transports aériens ayant pour objectif d'assurer les perspectives d'avenir tant des compagnies aériennes nationales en leur procurant un maximum de droits de trafic, que de l'aéroport de Luxembourg comme plateforme internationale pour le trafic de passagers et de fret.

Les accords bilatéraux en matière de transport aérien constituent un fondement essentiel pour l'établissement de liaisons aériennes régulières. Ils instaurent un cadre juridique indispensable, permettant aux autorités aéronautiques des parties contractantes de répondre de manière efficiente aux demandes d'exploitation formulées par les transporteurs aériens et de faciliter l'ouverture de nouvelles liaisons, qu'elles concernent des opérateurs luxembourgeois ou étrangers.

Dans le contexte de la libéralisation du transport aérien au sein de l'Union européenne, cette dernière, en tant que marché unique, joue un rôle de plus en plus déterminant. Le présent accord intègre ainsi des clauses conformes aux exigences du droit communautaire, notamment en ce qui concerne la

désignation, la révocation et le contrôle des transporteurs aériens, en conformité avec le Règlement (CE) 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004. Une fois ratifié, l'accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), garantissant ainsi son inscription dans le cadre juridique international.

Ce texte s'inspire largement du modèle d'accord proposé par l'OACI et reprend les dispositions traditionnellement considérées comme des piliers d'un accord sur les services aériens. Il couvre notamment les aspects liés aux tarifs, aux activités commerciales ainsi qu'à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. Ces dispositions, largement acceptées par la communauté internationale, sont complétées par des articles spécifiques répondant aux besoins particuliers des partenaires contractants. Pour un examen approfondi des principaux éléments, il convient de se référer aux développements contenus dans la présentation du projet de loi n°8334.

L'accord prévoit également des mécanismes d'amendement ou de dénonciation, ainsi que la production de statistiques sur le trafic aérien et des garanties de non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires. Une annexe détaille les itinéraires prévus entre le Luxembourg et des destinations en Arabie saoudite, avec des possibilités d'escales intermédiaires ou au-delà dans des pays tiers. Les points d'escale spécifiques seront définis ultérieurement, en fonction des besoins des compagnies aériennes.

En outre, conformément aux procédures européennes en vigueur, l'accord a fait l'objet des notifications requises via la plateforme sécurisée CIRCABC, couvrant l'ouverture et la conclusion des négociations. Cette démarche garantit une transparence totale et assure le respect strict des règles communautaires.

L'accord entre le Luxembourg et le Royaume d'Arabie saoudite, signé à Paris le 20 juin 2023, revêt une importance stratégique pour le développement des échanges bilatéraux. Il s'appuie sur l'accord aérien de 2011 et la coopération solide établie depuis 2005 entre Cargolux et les autorités saoudiennes. Le nouvel accord consolidera davantage les relations commerciales et renforcera le rôle du Luxembourg dans le secteur logistique.

Cet accord permettra notamment à Cargolux d'établir une escale clé dans la région du Golfe pour ses vols à destination de l'Asie de l'Est. Avec des vols réguliers vers Dammam depuis 2005 et Riyad depuis 2008, la demande pour les services de Cargolux en Arabie saoudite continue de croître, atteignant 22 000 tonnes de marchandises transportées en 2022. Cette dynamique s'inscrit dans l'initiative « Vision 2030 » du Royaume, qui vise à augmenter la capacité de fret aérien à 4,5 millions de tonnes d'ici 2030, contre 800 000 tonnes en 2021.

En facilitant la mobilité des biens et des personnes, cet accord jouera un rôle déterminant dans la dynamisation des échanges commerciaux entre le

Luxembourg et l'Arabie saoudite, ainsi que dans l'extension des relations économiques vers d'autres marchés asiatiques.

Cet accord pourrait s'avérer très bénéfique pour Cargolux en raison de l'expansion actuelle du hub vers l'Asie du Sud et l'Asie de l'Est. Actuellement, Cargolux opère 21 vols par semaine vers cette destination, avec encore un potentiel de croissance.

La commission parlementaire procède dans un second temps à l'examen de l'article unique à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 11 juin 2024 :

L'article unique a pour but d'approuver l'accord bilatéral entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Royaume d'Arabie saoudite signé le 20 juin 2023 à Paris.

Cet accord est la confirmation de la politique poursuivie par le Gouvernement en matière de transports aériens ayant pour objectif d'assurer les perspectives d'avenir tant des compagnies aériennes nationales en leur procurant un maximum de droits de trafic, que de l'aéroport de Luxembourg comme plate-forme internationale pour le trafic de passagers et de fret.

Cet article n'appelle pas d'observation du Conseil d'Etat quant au fond.

Quant à la forme, la Haute Corporation note que l'intitulé n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase.

La commission parlementaire décide de faire droit à cette remarque.

Le texte de l'accord relatif aux services aériens à approuver doit suivre le dispositif proprement dit et porter l'intitulé « ANNEXE ».

La commission parlementaire décide de suivre la Conseil d'Etat.

De l'échange de vues subséquent il y a lieu de retenir ce qui suit :

M. Gusty Graas (DP) s'interroge sur la genèse des accords aériens, en posant la question de savoir si ces derniers résultent d'initiatives proactives du Luxembourg ou de demandes externes. Il s'interroge également sur la capacité d'accueil future de l'aéroport de Luxembourg (Findel) et sur les opportunités de conclusion d'accords similaires avec d'autres pays.

Il est répondu que le but de la conclusion de tels accords est d'avoir un cadre juridique. Toutefois, la conclusion d'un accord ne garantit pas nécessairement automatiquement l'exploitation effective des liaisons aériennes concernées. Le Luxembourg adopte une approche proactive en identifiant les besoins de ses compagnies aériennes, tout en recevant également des sollicitations de la part de certains États.

Concernant la capacité aéroportuaire, il est souligné que cette question ne relève pas directement de la Direction de l'Aviation Civile (DAC), laquelle se limite à réglementer le nombre de vols autorisés par semaine. La gestion de la capacité incombe principalement à Luxairport ainsi qu'à d'autres entités compétentes.

Par ailleurs, la commission est encore informée que plusieurs négociations sont en cours, notamment avec l'Argentine et le Japon.

M. Marc Goergen (Piraten) évoque l'accord aérien conclu avec le Qatar, lequel offre à ce pays des libertés supplémentaires en matière d'exploitation des liaisons aériennes. Il rappelle que cet accord a été négocié dans la perspective d'un éventuel investissement du Qatar dans Cargolux, investissement qui, cependant, ne s'est pas concrétisé. Il s'interroge dès lors sur la concurrence directe que cet accord génère pour Cargolux et demande si cet accord a une durée déterminée et, le cas échéant, s'il arrivera prochainement à échéance.

Un représentant du Ministère répond qu'il ne peut fournir d'éléments précis à ce sujet sans un examen approfondi du dossier. Toutefois, il précise que les accords négociés peuvent être dénoncés, à condition que des motifs légitimes justifient une telle démarche. Cette question relève toutefois davantage du Ministère des Affaires étrangères, tandis que la DAC se concentre principalement sur les aspects techniques des accords.

Dans ce contexte, il est encore signalé à la commission parlementaire que, bien que le Qatar dispose de droits de trafic plus étendus, l'exploitation effective de ces droits reste en deçà de ce qui serait potentiellement possible. Concernant l'aéroport du Findel, la gestion des créneaux horaires (slots) indique qu'il reste des capacités disponibles. En revanche, l'infrastructure du centre de fret (Cargo Center) ne répond plus aux normes actuelles. Des projets sont en cours pour moderniser ces infrastructures.

M. Franz Fayot (LSAP) relève que les accords sont présentés comme étant dans l'intérêt des compagnies aériennes nationales, mentionnées au pluriel. Il demande donc si des projets sont envisagés non seulement pour le fret, mais également pour le transport de passagers, en particulier pour Luxair.

D'après l'exposé des motifs du projet de loi, il ressort que cela s'inscrit également dans le cadre du développement de nos relations économiques avec l'Arabie saoudite. Une série d'entreprises luxembourgeoises y actives sont énumérées.

Dès lors, il souhaite obtenir des précisions sur la durée des négociations de l'accord en cours avec l'Arabie saoudite et sur l'état d'avancement des discussions.

En guise de réponse, il est précisé que l'intérêt de Cargolux pour l'extension de son hub en Arabie saoudite est avéré. Concernant Luxair, aucune information précise ne peut être fournie, dans la mesure où il s'agit d'une entreprise privée.

S'agissant des négociations, aucun calendrier exact ne peut être communiqué, mais il est indiqué que les discussions ont débuté aux alentours de 2015-2016. Étant donné que de telles négociations sont assez complexes, elles peuvent s'étendre sur une longue période avant d'aboutir à un accord définitif.

4. 8372 **Projet de loi portant approbation de l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles, le 15 novembre 2021**

D'emblée, M. Gusty Graas est désigné comme rapporteur du projet de loi.

Il est tout d'abord rappelé que la majorité des accords aériens conclus avec des pays tiers sont négociés de manière bilatérale et non sous l'égide de l'Union européenne. L'objectif principal de ces accords est l'ouverture des marchés afin d'accroître les droits de trafic aérien.

Lorsque l'UE conclut de tels accords avec des États tiers, ils se répartissent en deux grandes catégories : Les accords visant à rendre conformes les accords bilatéraux existants avec le droit européen ; les accords portant sur la coopération en matière de sécurité aérienne, qui relèvent entièrement de la compétence de l'UE.

En outre, à l'échelle européenne, deux autres types d'accords sont distingués :

Les accords visant à libéraliser le marché aérien en garantissant une concurrence équitable et la sécurité des opérations. À ce titre, l'accord conclu avec l'Asie en constitue un exemple type.

Les accords visant à étendre l'influence réglementaire de l'UE, notamment envers les pays voisins tels que l'Arménie. Ces accords permettent l'extension progressive de l'acquis communautaire en matière de sécurité aérienne et d'ouverture du marché, selon le degré d'alignement des pays partenaires avec les règles européennes.

Étant donné que la ratification des accords bilatéraux avec des pays tiers est souvent un processus long et complexe, la Commission européenne cherche à obtenir une compétence exclusive pour négocier et conclure ces accords sans intervention des États membres. À cet effet, elle a saisi la Cour de justice de l'Union européenne le 13 septembre 2024, afin de clarifier cette question.

Il est souligné que cette évolution ne serait pas nécessairement favorable au Luxembourg, qui a jusqu'à présent su tirer parti des négociations bilatérales dans l'intérêt de ses compagnies aériennes, notamment Cargolux, qui opère dans un secteur de niche. En conséquence, le Luxembourg a soumis des observations officielles sur cette question, lesquelles ont été transmises le 23 décembre 2024.

M. Marc Goergen (Piraten) s'interroge sur une éventuelle application rétroactive d'une telle décision et sur ses implications pour les accords déjà en vigueur.

À ce stade, aucune réponse définitive ne peut être apportée à cette question, la décision de la Cour n'ayant pas encore été rendue.

Il est ensuite procédé à une brève présentation du projet de loi sous examen, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire n°8372⁰⁰.

Le projet de loi vise à approuver l'accord relatif à la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne, ses États membres, et la République d'Arménie. Cet accord s'inscrit dans le cadre de la politique d'aviation externe de l'Union européenne, telle qu'énoncée dans la Communication de la Commission de 2012, « La politique extérieure de l'UE dans le domaine de l'aviation – anticiper les défis à venir », et des conclusions du Conseil du 7 décembre 2015 autorisant l'ouverture des négociations.

L'objectif de cet accord est de créer un espace aérien unique élargi fondé sur les normes européennes, favorisant une ouverture progressive du marché aérien tout en assurant la convergence réglementaire et le respect des principes de non-discrimination et de concurrence équitable entre les opérateurs économiques.

Cet accord revêt une nature particulière en raison du statut de la République d'Arménie en tant que pays voisin de l'Union européenne, couvert par le partenariat de voisinage. Contrairement aux accords conclus avec des pays tiers plus éloignés (par exemple le Qatar ou la Colombie), il vise à intégrer l'Arménie dans l'espace aérien unique élargi de l'UE, au même titre que d'autres pays voisins tels que les Balkans occidentaux ou l'Ukraine.

Outre la libéralisation du marché aérien, l'accord impose l'extension des règles et normes européennes à cet espace aérien commun. Il s'agit notamment des exigences en matière de concurrence équitable, des normes environnementales et sociales ainsi que des dispositions liées à l'acquis communautaire dans le domaine de l'aviation.

Dans ce nouvel espace aérien commun, les transporteurs aériens de l'Union européenne et de la République d'Arménie pourront offrir librement leurs services. La convergence réglementaire garantira un cadre équitable pour tous les acteurs, renforçant ainsi la coopération entre les deux parties.

L'accord a été signé à Bruxelles le 15 novembre 2021, marquant une étape importante dans l'intégration de l'Arménie dans le cadre réglementaire européen en matière d'aviation.

Le Luxembourg bénéficie déjà d'un accord bilatéral très libéral avec la République d'Arménie, offrant une grande flexibilité aux opérateurs luxembourgeois de cargo aérien. Cet accord permet actuellement de proposer des services entre le Luxembourg et l'Arménie, ainsi qu'entre l'Arménie et des pays tiers, sans limitations de fréquence ni de capacité, et ce jusqu'à la septième liberté de l'air.

Bien que l'accord européen ne crée pas de nouvelles libéralisations pour le marché entre le Luxembourg et l'Arménie, il offre aux opérateurs luxembourgeois la possibilité d'opérer des vols à destination de l'Arménie depuis n'importe quel aéroport situé dans l'Union européenne. Cela élargit le

champ opérationnel et apporte une flexibilité précieuse pour optimiser les services et répondre aux besoins des clients.

Au-delà de cet avantage opérationnel, l'accord présente des bénéfices importants grâce à l'harmonisation des normes réglementaires sur la base de l'acquis européen. L'inclusion de dispositions relatives à des conditions de concurrence équitables constitue un intérêt significatif, non seulement pour le Luxembourg, mais également pour l'ensemble des États membres de l'Union européenne.

De plus, cet accord s'inscrit dans une vision stratégique plus large pour le Luxembourg. En renforçant la coordination et l'intégration au niveau européen, il ouvre de nouvelles opportunités pour étendre le réseau de droits de trafic des opérateurs luxembourgeois à des routes aériennes potentielles. Cela permettra de renforcer davantage la position du Luxembourg comme hub logistique international dans le secteur du cargo aérien.

La commission parlementaire procède ensuite à l'examen de l'article unique à la lumière de l'avis du Conseil d'État du 11 juin 2024 :

Cet article a pour but d'approuver l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles, le 15 novembre 2021.

Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond.

Quant à la forme, la Haute Corporation note que l'intitulé n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase.

La commission parlementaire décide de faire droit à cette remarque.

Le Conseil d'État précise encore que l'indication d'un article unique est à écrire en toutes lettres, et non pas en ayant recours à la forme abrégée « **Art.** ». Par conséquent, les termes « **Art. unique.** » sont à remplacer par les termes « **Article unique.** ».

En outre, la Haute Corporation souligne que la formule de promulgation est à omettre dans les projets de loi. Elle est seulement à ajouter au même moment que le préambule et la suscription.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'État.

Finalement, le Conseil d'État relève que le texte de l'accord relatif aux services aériens à approuver doit suivre le dispositif proprement dit et porter l'intitulé « **ANNEXE** ».

La commission parlementaire décide de faire droit à cette remarque.

De l'échange de vues subséquent il y a lieu de retenir ce qui suit :

M. Gusty Graas (DP) souligne l'importance de ne pas négliger l'aspect politique dans les négociations des accords aériens. Il s'interroge sur la faisabilité et la mise en œuvre concrète des engagements pris dans l'article 17, qui porte notamment sur la recherche et le développement de carburants durables.

Il rappelle que M. Richard Forson, président-directeur général de Cargolux, a exprimé des inquiétudes concernant l'obligation européenne d'incorporer des carburants d'aviation durables (SAF) en raison de leur coût élevé. Dans ce contexte, l'orateur demande dans quelle mesure de telles dispositions (comme l'article 17) sont appliquées en pratique.

Par ailleurs, il souhaite obtenir des précisions sur l'état d'avancement des négociations des accords aériens avec la Turquie et le Brésil, et sur leur date de finalisation prévue.

S'agissant de l'article 17 et des carburants durables, il est précisé que l'Europe est, à l'échelle mondiale, la région qui va le plus loin en matière d'exigences environnementales. Il serait souhaitable que d'autres États s'engagent également dans cette voie.

Concernant les alternatives durables au kérosène, une législation européenne impose progressivement l'utilisation de ces carburants, avec des objectifs de montée en charge. Toutefois, les principaux défis résident dans l'accès à ces carburants et leur coût, qui reste élevé. Il est donc recommandé d'encourager les partenaires à coopérer pour faciliter leur adoption.

Quant aux accords bilatéraux avec la Turquie et le Brésil, il est indiqué que de tels accords existent déjà sous une forme bilatérale.

Enfin, en ce qui concerne le ravitaillement en carburant (refuelling), il est précisé que les compagnies aériennes ne sont pas contraintes de se ravitailler sur place. Elles doivent seulement mettre le carburant à disposition, conformément aux règles d'approvisionnement en carburant (fuel supply).

5. 8374 Projet de loi portant approbation de l'Accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, et l'Union européenne et ses États membres, fait à Bali, Indonésie, le 17 octobre 2022

D'emblée, M. Gusty Graas est désigné comme rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8374⁰⁰.

Le projet de loi vise à approuver l'accord sur le transport aérien entre l'Union européenne, ses États membres, et l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE). Cet accord s'inscrit dans le cadre de la stratégie de l'aviation pour l'Europe, publiée en décembre 2015 par la Commission européenne, qui met l'accent sur le renforcement de la compétitivité de l'aviation européenne.

Les négociations, initiées en 2016 après autorisation du Conseil du 7 juin 2016, se sont conclues le 2 juin 2021. L'accord a été officiellement signé le 17 octobre

2022 à Bali, accompagné d'un compte rendu des engagements pris par les parties en vue de la mise en œuvre immédiate de certaines dispositions, notamment celles relatives aux droits de trafic et aux autorisations d'exploitation.

Cet accord constitue une avancée majeure dans la libéralisation des marchés aériens, puisqu'il est le premier accord mondial de transport aérien conclu entre deux blocs régionaux. Il instaure un cadre unique visant à garantir des échanges reposant sur une concurrence équitable.

En vertu de cet accord, les compagnies aériennes de chaque bloc pourront opérer un nombre illimité de vols entre les deux régions. Elles bénéficieront également de droits de trafic de cinquième liberté pour fournir jusqu'à quatorze services hebdomadaires de transport de passagers et un nombre illimité de services de fret. Ces droits permettent d'effectuer des vols via des pays tiers ou vers des pays situés au-delà des régions respectives.

En outre, l'accord établit les bases d'une coopération renforcée dans des domaines clés, notamment la sécurité aérienne, la gestion du trafic aérien, la protection des consommateurs ainsi que les questions environnementales et sociales. Ces éléments renforcent non seulement la connectivité, mais aussi la durabilité et l'équité dans les relations aériennes entre les deux blocs.

Cet accord s'inscrit dans un ensemble de mandats de négociation attribués simultanément à d'autres pays tels que le Qatar, la Turquie, les Émirats arabes unis et Oman. Bien que certains de ces pays présentent un intérêt plus direct pour les opérateurs luxembourgeois, l'équilibre global des mandats contribue à renforcer les opportunités pour les transporteurs européens, y compris ceux basés au Luxembourg.

Le Luxembourg dispose déjà d'accords ou d'arrangements bilatéraux avec sept États membres de l'ANASE. Toutefois, ces accords varient en termes de degré de libéralisation, de restrictions et d'exigences administratives. L'accord signé avec l'UE permet d'élargir ces possibilités en offrant des opportunités commerciales accrues et une plus grande flexibilité opérationnelle aux transporteurs aériens luxembourgeois.

Par ailleurs, les trois pays de l'ANASE avec lesquels le Luxembourg n'a pas encore d'accord bilatéral – le Brunei Darussalam, le Myanmar et le Laos – seront désormais couverts par cet accord multilatéral. Cette inclusion facilitera la résolution d'éventuelles difficultés administratives ou opérationnelles dans ces États.

Le marché de l'ANASE, en forte croissance, constitue un segment stratégique pour les transporteurs de fret luxembourgeois. Certaines destinations au sein de l'ANASE revêtent une importance particulière pour le Luxembourg, et cet accord fournit aux opérateurs et à l'administration des outils supplémentaires pour exploiter pleinement ce potentiel.

Enfin, cet accord s'aligne sur les ambitions du Luxembourg de consolider son rôle en tant que hub logistique européen et international. Il offre une souplesse accrue permettant d'optimiser les opérations aériennes et de répondre efficacement à la demande croissante en matière de transport de fret dans cette région dynamique.

La commission parlementaire procède dans un second temps à l'examen de l'article unique à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 11 juin 2024 :

Cet article a pour but d'approver l'Accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, et l'Union européenne et ses États membres, fait à Bali, le 17 octobre 2022.

Cet article n'appelle pas d'observation du Conseil d'État quant au fond.

Quant à la forme, la Haute Corporation note que l'intitulé d'un projet de loi portant approbation d'un traité renseigne l'intitulé complet du traité en question, son lieu de signature et sa date. Il ne précise pas le pays de signature. En l'espèce, le terme « Indonésie » suivi d'une virgule est dès lors à supprimer. Cette observation vaut également pour l'article unique. L'intitulé n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase.

La commission parlementaire décide de faire droit à ces remarques.

Le Conseil d'État précise encore que l'indication d'un article unique est à écrire en toutes lettres, et non pas en ayant recours à la forme abrégée « **Art.** ». Par conséquent, les termes « **Art. unique.** » sont à remplacer par les termes « **Article unique.** ».

En outre, la Haute Corporation souligne que la formule de promulgation est à omettre dans les projets de loi. Elle est seulement à ajouter au même moment que le préambule et la suscription.

La commission parlementaire décide de suivre la Conseil d'État.

Finalement, le Conseil d'État relève que le texte de l'accord global dans le domaine du transport aérien à approuver doit suivre le dispositif proprement dit et porter l'intitulé « **ANNEXE** ».

La commission parlementaire décide de faire droit à cette remarque.

6.

Divers

Les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux Publics sont informés que deux réunions jointes sont programmées avec la Commission de l'Exécution Budgétaire les 5 et 8 mai 2025.

Procès-verbal approuvé et certifié exact