

N° 5988²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

**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**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(21.10.2009)

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 3 février 2009 par Monsieur le Ministre des Affaires étrangères et de l'Immigration.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs ainsi que du texte 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.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 2 juin 2009.

Lors d'une première réunion en date du 23 septembre 2009, la Commission du Développement durable a désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi sous objet. Lors de sa réunion du 14 octobre 2009, les membres de la Commission du Développement durable ont examiné la loi en projet et analysé l'avis du Conseil d'Etat. Au cours de la réunion du 21 octobre 2009, les membres de la commission parlementaire ont examiné et adopté le présent rapport.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES**1. Objet du projet de loi**

Le projet de loi sous rubrique a pour objet d'approuver un accord sur le transport aérien, dit „*accord ciel ouvert*“, 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 sous objet vise à se substituer à certains accords conclus à titre bilatéral entre des Etats membres de l'Union européenne et les Etats-Unis. En effet, en novembre 2002, huit Etats membres (Royaume-Uni, Danemark, Suède, Finlande, Belgique, Luxembourg, Autriche, Allemagne) ont été condamnés par la Cour de Justice des Communautés européennes pour avoir conclu avec les Etats-Unis des accords bilatéraux dans le domaine du transport aérien, en méconnaissance de la compétence communautaire et de certaines dispositions du Traité instituant la Communauté Européenne, notam-

ment celles relatives à la liberté d'établissement. Dans ce contexte, le Conseil des ministres des Transports de l'Union européenne du 5 juin 2003 a donné mandat à la Commission européenne pour négocier un accord communautaire avec les Etats-Unis, en vue d'établir „un espace aérien sans frontières“.

Le mandat conféré à la Commission européenne a entendu viser un accord de libéralisation exhaustif permettant aux transporteurs de l'Union européenne et des Etats-Unis de fournir des services „dans des conditions équitables et égalitaires“. Ce mandat a précisé également les matières qui pourraient être incorporées dans un tel accord d'ensemble, tels l'accès au marché, la propriété et le contrôle, la location, la convergence en matière d'application des règles de concurrence, la sûreté et les dispositions institutionnelles.

Plus généralement, le mandat conféré à la Commission européenne intervient dans un contexte marqué par le développement de l'acquis communautaire, depuis l'adoption à partir de 1990 des mesures de libéralisation du transport aérien réunies sous l'appellation du „troisième paquet“, mais également par le souhait de la Commission européenne de développer une politique extérieure dans le domaine de l'aviation.

2. Historique

Les négociations entre l'Union européenne et les Etats-Unis d'Amérique ont été officiellement lancées à la faveur du sommet Union européenne/Etats-Unis tenu à Washington le 25 juin 2003. Les négociations de cet accord ont duré quatre ans durant lesquels elles ont connu une phase de ralentissement en 2005-2006, en raison des discussions engagées entre le Congrès américain et le ministère américain des Transports („*US Department of Transportation*“ ou *DOT*) sur les investissements étrangers et les règles de contrôle du capital des compagnies aériennes.

En effet, en novembre 2005, le DOT (*US Department of transportation*) avait présenté une proposition de réglementation qui réinterprétait l'obligation légale imposée aux transporteurs des Etats-Unis d'être placés sous le „*contrôle effectif*“ de citoyens des Etats-Unis: il s'agissait ainsi d'étendre les possibilités offertes aux citoyens étrangers d'investir dans les entreprises de transport aérien des Etats-Unis et de participer à leur gestion. Cette proposition a finalement été retirée en décembre 2006.

Compte tenu de l'importance de cette question pour la partie européenne, le Conseil des ministres des Transports de l'Union européenne des 11-12 décembre 2006, a demandé à la Commission européenne d'engager le plus rapidement possible des consultations avec les Etats-Unis „*afin de rechercher des éléments qui pourraient être utilisés pour rétablir un équilibre approprié des intérêts*“.

A l'issue de nouvelles réunions de travail, un accord a finalement été paraphé par les deux parties le 2 mars 2007. Le Conseil des ministres des Transports de l'Union européenne a marqué, le 22 mars 2007, un accord politique sur le texte. A cette occasion, des Etats membres de l'Union européenne ont obtenu que la date d'application provisoire de l'accord soit reportée du 28 octobre 2007, comme initialement prévu, au 30 mars 2008.

L'accord a été signé le 30 avril 2007 lors du sommet Union européenne/Etats-Unis. Consulté sur le fondement de l'article 300 § 3 TCE (Traité instituant la Communauté Européenne), le Parlement européen a, pour ce qui le concerne, approuvé l'accord dans deux résolutions du 14 mars 2007 et du 11 octobre 2007.

3. Le contenu de l'accord

Avec l'accord sur le transport aérien, dit „*accord ciel ouvert*“, les compagnies aériennes de l'Union européenne pourront désormais effectuer des vols vers les Etats-Unis depuis n'importe quel aéroport européen, et ce quelque soit leur nationalité (les Etats-Unis reconnaissent en effet la nature européenne de celles-ci). De plus, ils peuvent opérer sans restriction sur le nombre de vols, d'appareils et de routes, et fixer les prix en fonction du marché. Au niveau de l'investissement dans les pays tiers par les Européens, les compagnies de certains pays tiers (les pays européens hors-UE, ainsi que 18 pays africains) pourront également être l'objet des investissements communautaires sans risque pour ses droits de trafic vers les Etats-Unis. De la même manière, les Etats-Unis ne remettront pas en cause les vols de compagnies communautaires si des pays européens hors-UE investissent dans leur capital.

L'accord permettra en outre de renforcer la coopération entre les deux parties dans le domaine de la sûreté, de la sécurité, de la politique de concurrence, des aides d'Etat, de la protection des consommateurs et de l'environnement.

Dans le domaine de la propriété des compagnies aériennes, le nouvel accord permet aux Européens de détenir plus de 50% du capital total des compagnies américaines, mais ne peuvent cependant pas en prendre le contrôle: en effet, selon la loi américaine, un étranger ne peut pas détenir 25% des actions à droit de vote d'une compagnie américaine et ne peut la contrôler. Les Européens se sont donc réservé la possibilité de limiter les investissements américains dans les compagnies européennes au même niveau.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 2 juin 2009, le Conseil d'Etat tient à rappeler que l'accord sous rubrique entre la Communauté européenne et les Etats-Unis d'Amérique se substitue à certains accords conclus à titre bilatéral entre certains des Etats membres de l'Union européenne, dont le Luxembourg, et les Etats-Unis. D'après le Conseil d'Etat, cette substitution a été rendue inévitable suite à des arrêts rendus en novembre 2002 par la Cour de Justice des Communautés européennes qui ont confirmé l'existence d'une compétence exclusive de l'Union européenne pour ce genre d'accords.

Enfin, comme l'accord ayant trouvé l'assentiment du Conseil des ministres des Transports de l'Union européenne en date du 22 mars 2007, le Conseil d'Etat peut approuver à son tour le projet de loi sous avis, dont l'article unique ne donne pas lieu à observation.

*

IV. 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 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**

Article unique.— Est approuvé 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.

Luxembourg, le 21 octobre 2009

Le Rapporteur,
Marc SPAUTZ

Le Président,
Fernand BODEN

