



AVIS

Avant-projets d'ordonnances portant assentiment aux Accords bilatéraux suivants :

1. l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif aux services aériens, fait à Bruxelles le 4 octobre 2009 ;
2. l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'Australie relatif au transport aérien, fait à Canberra le 23 novembre 2012 ;
3. l'Accord entre le Royaume de Belgique et la République du Sénégal relatif au transport aérien, fait à Dakar le 18 janvier 2013 ;
4. l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République démocratique du Congo relatif au transport aérien, fait à Kinshasa le 2 février 2013 ;
5. l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de Guinée relatif au transport aérien, fait à Conakry le 2 avril 2015 ;
6. l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 27 février 2017 ;
7. l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Mali relatif au transport aérien, fait à Bamako le 29 août 2017 ;
8. l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif au transport aérien, fait à Abidjan le 25 octobre 2017 ;
9. l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Cap-Vert relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 26 octobre 2017 ;

10. l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Benin relatif au transport aérien, fait à Cotonou le 9 janvier 2018 ;
11. l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'Etat du Qatar relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 6 mars 2018 ;
12. l'Accord entre le Gouvernement de la République gabonaise et le Gouvernement du Royaume de Belgique relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 28 mai 2018 ;
13. l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Burkina Faso relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 5 juin 2018 ;
14. l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Congo relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 12 juin 2018 ;
15. l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République togolaise relatif au transport aérien, fait à Lomé le 13 juin 2019 ;
16. l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Sierra Leone relatif au transport aérien, fait à Freetown le 3 juillet 2019 ;
17. l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Libéria relatif au transport aérien, fait à Monrovia le 17 juillet 2019

Demandeur	Ministre Sven Gatz
Demande reçue le	4 mai 2020
Demande traitée par	Commission Economie - Emploi - Fiscalité - Finances
Avis rendu par l'Assemblée plénière le	18 juin 2020

Préambule

Dans le cadre des dispositions déterminées par la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 devant garantir un développement sûr et ordonné du trafic aérien, la Belgique a conclu des Accords aériens bilatéraux déterminant les modalités autorisant l'exploitation de services aériens internationaux réguliers au-dessus ou à l'intérieur des Etats signataires.

Depuis, certaines compétences liées à l'aviation ont été transférées au niveau européen et la Belgique a été condamnée par la Cour de Justice de l'Union européenne en raison de quatre dispositions non-conformes au droit européen compris dans ses Accords aériens bilatéraux. En outre, certains Accords aériens devaient être actualisés pour répondre aux nouveaux besoins des parties prenantes et aux évolutions qu'a connu ce secteur. Dès lors, les Accords bilatéraux existants ont dû être renégociés.

Les présents Accords bilatéraux s'inscrivent dans cette logique. Ils reprennent largement les dispositions standard de la Convention de Chicago et de l'Union européenne et ne créent pas d'obligations supplémentaires pour les Régions.

Les 17 avant-projets d'ordonnances soumis à l'avis du Conseil portent assentiment à cette nouvelle lignée d'Accords aériens.

Avis

Pour l'avenir, **le Conseil** souhaite que sa saisine soit notifiée dans la décision du Gouvernement conformément à l'article 6, §2, de l'ordonnance du 8 septembre 1994 portant création du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Conseil souligne l'importance actuelle du secteur aérien dans l'économie belge et bruxelloise et des menaces qui pèsent aujourd'hui sur celui-ci en raison de l'épidémie de Covid19. Il rappelle avec insistance que, sans une relance du secteur des transports aériens, plusieurs milliers d'emplois seront également menacés dans le secteur Horeca. Or, ce secteur est déjà fortement impacté par la crise du Covid-19 !

En outre, **le Conseil** insiste sur le fait que le développement de l'emploi et de l'économie via par le tourisme, l'évènementiel et la vocation européenne et internationale de Bruxelles sont intimement liés aux fonctions d'un aéroport national.

Toutefois, la CSC tient à faire remarquer que les traités soumis contiennent des dispositions, comme la non-taxation du kérosène, qui font débat lorsqu'on envisage l'avenir du transport aérien dans le cadre d'une transition écologique. Cette exemption fausse la concurrence avec d'autres moyens de transports internationaux, et envoie au consommateur un signal erroné quant à l'impact environnemental du transport aérien. Une taxation normale du carburant dégagerait des moyens financiers permettant de soutenir des transports internationaux plus durables. D'autres propositions, comme l'assujettissement des billets d'avion à la TVA ou une taxation kilométrique des voyages en avion, souvent évoquées dans les débats sur la place du transport aérien dans la mobilité, sont au contraire absentes de ces traités.

La CSC demande donc avant tout que les Accords internationaux portent également sur la durabilité et l'efficacité du transport aérien. **La CSC** est bien consciente que ces questions doivent se traiter au niveau international, et non unilatéralement par l'Etat belge, encore moins par la Région de Bruxelles-

Capitale. C'est la raison pour laquelle elle estime que ces préoccupations ont leur place dans un avis relatif à des traités internationaux.

Consciente de l'importance du secteur aérien dans l'économie belge et bruxelloise, la CSC soutient cependant que les conséquences d'une taxation du kérosène ne viendront pas s'ajouter aux impacts Covid19 pour une simple question de temporalité liée à la négociation d'accords internationaux et de mise en œuvre de ceux-ci (certains des accords soumis ici à approbation ont été signés il y a près de cinq ans). La CSC estime au contraire qu'afin d'assurer un avenir durable au secteur aérien, il faut, au plus tôt, lui indiquer le cadre qui tienne compte des contraintes du développement durable dans lequel son activité aura à se déployer dans le futur.

Les autres organisations représentatives des travailleurs estiment que l'évolution du secteur des transports aériens vers davantage de durabilité et d'efficacité constitue un réel enjeu et doit être un objectif. A ce titre, les questionnements sur la taxation du kérosène, l'assujettissement des billets d'avion à la TVA ou une taxation kilométrique des voyages en avion devront être abordés. Toutefois, ces organisations considèrent que ces débats ne doivent pas intervenir dans le cadre de l'assentiment de ces 17 Accords bilatéraux.

Les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes tiennent quant à elles à souligner une fois encore le rôle central du secteur des transports aériens dans et pour l'économie belge et bruxelloise, à la fois directement et indirectement. La menace actuelle causée par le Coronavirus sur la continuité des activités des entreprises de l'aéroport national a des conséquences néfastes sur l'économie et l'emploi en général.

Les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes estiment que la taxation du kérosène, l'assujettissement des billets d'avion à la TVA ou encore une taxation kilométrique des voyages en avion ne feront qu'aggraver davantage la situation économique de ces entreprises et auront de lourdes conséquences pour l'emploi de milliers de personnes et de familles. Ceci alors que les autorités bruxelloises, belges et européennes sont actuellement en train de tout mettre en œuvre pour soutenir et sauvegarder l'industrie aéronautique belge et ses emplois. Ces organisations déplorent dès lors le message envoyé par ces propositions.

*
* *