

N° 69

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

Enregistré à la Présidence du Sénat le 29 octobre 2014

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1)
*sur le projet de loi autorisant la **ratification** de l'**accord** relatif aux services de*
transport aérien *entre le Gouvernement de la République française et le*
*Gouvernement de la **République gabonaise**,*

Par M. Jacques LEGENDRE,

Sénateur

(1) *Cette commission est composée de : M. Jean-Pierre Raffarin, président ; MM. Christian Cambon, Daniel Reiner, Jacques Gautier, Aymeri de Montesquiou, Mmes Josette Durrieu, Michelle Demessine, MM. Xavier Pintat, Gilbert Roger, Robert Hue, Mme Leïla Aïchi, vice-présidents ; M. André Trillard, Mmes Hélène Conway-Mouret, Joëlle Garriaud-Maylam, MM. Joël Guerriau, Alain Néri, secrétaires ; MM. Michel Billout, Jean-Marie Bockel, Michel Boutant, Jean-Pierre Cantegrit, Bernard Cazeau, Pierre Charon, Robert del Picchia, Jean-Paul Emorine, Philippe Esnol, Hubert Falco, Bernard Fournier, Jean-Paul Fournier, Jacques Gillot, Mme Éliane Giraud, M. Gaëtan Gorce, Mme Nathalie Goulet, M. Alain Gournac, Mme Sylvie Goy-Chavent, MM. Jean-Pierre Grand, Jean-Noël Guérini, Didier Guillaume, Mme Gisèle Jourda, M. Alain Joyandet, Mme Christiane Kammermann, M. Antoine Karam, Mme Bariza Khiari, MM. Robert Laufoaulu, Jacques Legendre, Jeanny Lorgeoux, Claude Malhuret, Jean-Pierre Masseret, Rachel Mazuir, Christian Namy, Claude Nougéin, Philippe Paul, Mme Marie-Françoise Perol-Dumont, MM. Cédric Perrin, Jean-Vincent Placé, Yves Pozzo di Borgo, Henri de Raincourt, Alex Türk.*

Voir le(s) numéro(s) :

Sénat : 371 (2013-2014) et 70 (2014-2015)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE : UN CADRE CONVENTIONNEL DES SERVICES AÉRIENS ANCIEN	7
I. DE SOLIDES RELATIONS FRANCO-GABONAISES EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN	7
A. UNE POLITIQUE BILATÉRALE FRANÇAISE, COMPLÉMENTAIRE DE LA POLITIQUE EUROPÉENNE DANS LE DOMAINE AÉRIEN	7
B. LE MARCHÉ AÉRIEN FRANCO-GABONNAIS	10
1. <i>Un accord qui « date »</i>	10
2. <i>Un marché stratégique</i>	10
II. UNE NÉCESSAIRE MODERNISATION DU CADRE JURIDIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN FRANCO-GABONNAIS	13
A. UN CADRE DE NÉGOCIATION DÉFINI AVEC PRÉCISION	13
1. <i>Le modèle indicatif de l'OACI</i>	13
2. <i>Une pratique conventionnelle française élaborée</i>	14
B. UN NOUVEL ACCORD CONFORME À LA PRATIQUE CONVENTIONNELLE	15
SECONDE PARTIE : L'ACTUALISATION DU CADRE BILATÉRAL DU TRANSPORT AÉRIEN	17
I. UN ASSOULISSEMENT DES CONDITIONS D'EXPLOITATION	17
II. LE RENFORCEMENT DES NORMES DE SÉCURITÉ	21
CONCLUSION	23
EXAMEN EN COMMISSION	25
ANNEXE I - TABLEAU DES DONNÉES SYNTHÉTIQUES SUR LE GABON	27
ANNEXE II - CARTE GÉOGRAPHIQUE DU GABON	28
ANNEXE III - PRINCIPAUX ÉLÉMENTS GÉOGRAPHIQUES, HISTORIQUES, POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES	29
ANNEXE IV - ARCHITECTURE DU MODÈLE D'ACCORD BILATÉRAL SUR LES SERVICES AÉRIENS DE L'OACI	32

Mesdames, Messieurs,

Le Sénat est saisi du **projet de loi n° 371 (2013-2014)** autorisant la ratification de l'accord relatif aux services de **transport aérien** entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la **République gabonaise**.

La France est actuellement liée au Gabon par un traité relatif au transport aérien, qui a été signé à Libreville le 18 février 1977. **Ce cadre bilatéral devenu ancien requiert aujourd'hui d'être modernisé**, afin d'être mieux adapté aux évolutions du marché de transport aérien, en pleine conformité avec le droit communautaire.

Le présent accord (« l'Accord »), **signé le 27 novembre 2012**, a pour objet d'actualiser l'accord de 1977 afin de garantir notamment l'optimisation de l'exploitation des services aériens, dans **la plus grande sécurité et sûreté des transports**.

Il entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le jour de réception de la seconde notification¹. Il est donc soumis à votre examen dans le cadre de l'approbation du projet de loi visant à le ratifier.

¹ Cf. *article 24 de l'Accord*.

PREMIÈRE PARTIE : UN CADRE CONVENTIONNEL DES SERVICES AÉRIENS ANCIEN

I. DE SOLIDES RELATIONS FRANCO-GABONAISES EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN

A titre liminaire, votre rapporteur souhaite rappeler le contexte juridique dans lequel s'inscrivent l'Accord et plus généralement la politique aérienne bilatérale française.

A. UNE POLITIQUE BILATÉRALE FRANÇAISE, COMPLÉMENTAIRE DE LA POLITIQUE EUROPÉENNE DANS LE DOMAINE AÉRIEN

La politique bilatérale menée par la France en matière aérienne résulte de l'application de l'article 1^{er} de la Convention de Chicago qui pose le principe de la souveraineté complète et exclusive de chaque Etat sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. En conséquence, *« aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un Etat contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit Etat conformément aux conditions de cette permission ou autorisation »*.¹

La responsabilité de la négociation relative aux droits de trafic est confiée à la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC). En l'espèce, il a été décidé de remplacer l'accord de 1977 par un nouvel accord, lors des consultations aéronautiques bilatérales, tenues les 24 et 25 juin 2010 à Paris. Ces rencontres ont permis de parapher le texte de l'accord à cette date. **Ce dernier a été signé le 27 novembre 2012**, dans le cadre d'un déplacement en France du ministre gabonais en charge des transports.

Les négociations bilatérales françaises en matière aérienne sont conduites dans le strict respect des normes communautaires applicables ainsi que **des compétences de l'Union européenne**², telles que notamment posées par les arrêts Cour de Justice des Communautés Européennes dits « ciel ouvert »³.

¹ Cf. article 6 de la Convention de Chicago.

² Cf. arrêt précité dit « ciel ouvert ».

³ Cf. Cour de justice de l'Union européenne : Affaires C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 et C-476/98 concernant le Royaume-Uni, le Danemark, la Suède, la Finlande, la Belgique, le Luxembourg, l'Autriche et l'Allemagne. Dans ces arrêts, la Cour de Justice des Communautés Européennes pose le principe de la compétence externe en droit du transport aérien de l'Union européenne. La Cour a identifié trois domaines spécifiques de compétence exclusive de la Communauté : les créneaux horaires dans les aéroports, les systèmes informatisés de réservation, et les tarifs intracommunautaires.

Rappelons que la politique conventionnelle de l'Union en matière de transport aérien est principalement tournée vers les pays du voisinage européen¹, afin d'étendre et de consolider un « espace aérien commun européen », au-delà du territoire même de l'Union européenne.

Elle s'oriente également, dans une certaine mesure, vers les principaux partenaires de l'Union, en termes de trafic aérien, c'est-à-dire l'Amérique du Nord, l'Asie de l'Est et du Sud-Est, la Russie, le Brésil et le Golfe arabo-persique.

La politique bilatérale française se distingue de cette démarche européenne car elle a vocation à s'étendre à l'ensemble des Etats, entretenant ou étant susceptibles d'entretenir des relations avec la France, dans le domaine du transport aérien.

C'est ainsi que la France a ainsi conclu des accords de services aériens avec quarante-trois Etats africains (Cf. figure n°1).

Des consultations aériennes bilatérales sont également programmées au cours des prochains mois avec la Sierra Leone et le Nigéria. Ces échanges visent à permettre la modernisation des accords aériens bilatéraux actuellement en vigueur.

Des négociations tenues avec le Bénin en octobre 2013, l'Égypte en novembre 2013 et le Mozambique en mars 2014, ont conduit au paraphe de projets de nouveaux accords aériens bilatéraux, désormais prêts à être signés.

Un autre point de distinction entre la politique aérienne française et celle menée par l'Union européenne réside dans l'affirmation plus marquée de l'objectif de libéralisation des marchés de services aériens dans le cadre des négociations menées par l'Union.

Enfin, nonobstant ce qui précède, il convient de relever que les accords aériens français sont conclus selon une pratique conventionnelle établie par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), qui s'inspire largement du modèle indicatif établi par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (Cf. *infra*).

¹ Les seize pays dits voisins bénéficiant de la politique aérienne de voisinage de l'Union européenne sont l'Algérie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Belarus, l'Égypte, la Géorgie, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, le Maroc, la République de Moldavie, les territoires palestiniens occupés, la Syrie, la Tunisie et l'Ukraine.

Figure n° 1 : Accords aériens bilatéraux conclus par la France avec les Etats Africains au 20 septembre 2014

Pays	Accords	Date de signature par la France
Afrique Du Sud	1	08/10/1993
Algérie	1	16/02/2006
Angola	1	30/06/1998
Benin	1	09/12/1963
Botswana	1	Accord paraphé le 20 Avril 1990
Burkina Faso	1	29/05/1962
Burundi	1	22/05/1974
Cameroun	1	21/02/1974
Comores	1	22/08/2014
Congo-Brazzaville	1	29/11/2013
Congo-Kinshasa	1	27/11/2013
Cote D'ivoire	1	19/10/1962
Djibouti	1	04/07/1979
Égypte	1	06/08/1950
Éthiopie	1	Accord paraphé le 26 Septembre 2008
Gabon	1	27/11/2012
Ghana	1	21/11/1969
Guinée	1	21/03/1962
Kenya	1	03/11/1978
Liberia	1	13/01/1966
Libye	1	24/05/1974
Madagascar	1	21/07/2005
Malawi	1	20/01/1982
Mali	1	05/08/1961
Maroc	1	25/10/1957
Maurice	1	22/11/1979
Mauritanie	1	24/10/1963
Namibie	1	Accord paraphé le 21 Août 1992
Niger	1	28/05/1962
Nigeria	1	09/06/1980
Ouganda	1	28/07/1964
Rép. Centrafricaine	1	18/05/1963
Rwanda	1	10/05/1973
Sénégal	1	16/09/1974
Seychelles	1	23/03/1979
Sierra Leone	1	08/07/1967
Soudan	1	Accord paraphé le 4 novembre 1977
Tanzanie	1	16/06/1978
Tchad	1	08/01/1963
Togo	1	16/04/1982
Tunisie	1	20/05/1961
Zambie	1	15/12/1966
Zimbabwe	1	Accord paraphé le 27 Avril 1990
Totaux :	43	

Source : Tableau transmis par le ministère des affaires étrangères et du développement international

B. LE MARCHÉ AÉRIEN FRANCO-GABONAIS

1. Un accord qui « date »

L'accord aérien signé avec le Gabon, le 18 février 1977, en remplacement du précédent accord, conclu le 2 décembre 1963, a constitué un cadre juridique stable jusqu'à présent. Il a permis d'assurer le développement des services de transport aérien entre la France et le Gabon.

Les autorités aéronautiques des deux pays se sont rencontrées à de multiples reprises¹ afin de mettre en œuvre harmonieusement ce cadre bilatéral et de faciliter la coopération entre entreprises de transport aérien.

Toutefois, force est de constater que cet accord appartient à une « génération de traités », dépourvue de certaines stipulations, considérées aujourd'hui comme nécessaires au bon développement des services aériens. Il s'agit notamment du droit pour les compagnies aériennes de signer des accords commerciaux pour leurs services aériens dit « partage de codes » ou encore du droit d'établir librement les tarifs.

A titre d'illustration des restrictions actuelles, il convient de souligner le droit pour chaque Etat de ne désigner qu'un seul transporteur aux fins d'exploitation des services aériens agréés. En revanche, les capacités des appareils exploités par les compagnies ne sont pas limitées.

En ce qui concerne les clauses relatives à la sûreté de l'aviation ou à la sécurité technique des vols, elles ne reflètent pas les dernières exigences en la matière.

Enfin, ainsi que le précise l'étude d'impact jointe au projet de loi, « l'accord de 1977 n'est par ailleurs pas conforme aux exigences du droit communautaire telles qu'elles ont été soulignées par les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes du 5 novembre 2002 relatifs à des accords bilatéraux concernant certains des États membres de la Communauté européenne et les États-Unis d'Amérique, arrêts dits de « Ciel ouvert »².

2. Un marché stratégique

Dans le cadre de l'accord de 1977, on observe que, sur les dix dernières années, le trafic « passagers » est très irrégulier. Il a toutefois sensiblement progressé avec l'augmentation de la desserte d'Air France en 2013, pour atteindre 144 000 passagers, celle année-là.

¹ Des rencontres ont eu lieu en 1987, 1991, 1995, 2010 et enfin 2012.

² Cf. *supra*.

Outre la dimension commerciale significative pour Air France, le trafic aérien entre les deux pays représente pour le Gabon une desserte stratégique, en raison des liens historiques et économiques noués entre les deux États.

La Compagnie Air France est, cependant, la seule à desservir les lignes directes entre la France et le Gabon, avec sept vols hebdomadaires Paris-Libreville¹. Elle a été désignée comme seule entreprise de transport aérien, conformément à l'accord de 1977.

Aucune compagnie aérienne gabonaise ne dessert la France. En effet, les transporteurs aériens gabonais ont été placés sur la liste « noire » européenne et ne peuvent donc desservir le territoire de l'Union européenne, à l'exception de trois d'entre eux, sous certaines conditions. (Cf. Figures n°2 et 3).

Figure n° 2 : Liste des compagnies aériennes gabonaises interdites d'exploitation générale dans l'Union européenne

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République gabonaise responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de <i>Gabon Airlines</i> , d' <i>Afrijet</i> et de SN2AG qui figurent à l'annexe B), notamment			
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	République gabonaise
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	République gabonaise
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	République gabonaise
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	République gabonaise
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	République gabonaise
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	République gabonaise
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	République gabonaise

Source : Europa Annexe A

¹ Les droits de trafics entre la France et le Gabon, définis par l'accord de 1977, tendent à évoluer lors de négociations régulières entre les autorités aéronautiques des deux États. Les dernières, qui se sont tenues en novembre 2012 à Libreville, ont permis de définir le droit pour chaque pavillon d'exploiter jusqu'à sept fréquences hebdomadaires entre la France et le Gabon.

Il s'agit de *Gabon Airlines, Afrijet et SN2AG*, dont la desserte n'est possible qu'avec certains appareils de leur flotte. Une partie du trafic aérien se fait en correspondance via le Maroc, en Allemagne ou en Belgique

Figure n° 3 : Liste des transporteurs aériens faisant l'objet de restrictions d'exploitation dans l'Union européenne¹

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Type d'appareil faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
AFRIJET ²	002/MTAC/A NAC-G/DSA	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type Falcon 50, 2 appareils de type Falcon 900.	Toute la flotte sauf: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	République gabonaise
GABON AIRLINES ³	001/MTAC/A NAC	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Boeing B767-200.	Toute la flotte sauf: TR-LHP.	République gabonaise
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG) ⁴	003/MTAC/A NAC-G/DSA	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Challenger CL-601, 1 appareil de type HS-125-800.	Toute la flotte sauf: TR-AAG, ZS-AFG.	République gabonaise; République d'Afrique du Sud

Source : Europa Annexe B

¹ « Les transporteurs aériens figurant à l'annexe B [restrictions] pourraient être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un appareil avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, à condition que les normes de sécurité applicables soient respectées. » Quant à l'Annexe A, liste des compagnies interdites d'exploitation générale dans l'Union européenne, il convient de souligner que nonobstant ces travaux de contrôle réalisés par les autorités responsables de l'aviation civile des Etats membres de l'Union européenne, « le fait qu'une compagnie aérienne ne figure pas sur la liste communautaire ne signifie donc pas automatiquement qu'elle respecte les normes de sécurité applicables. [Par ailleurs], les transporteurs aériens figurant à l'annexe A [Interdictions] pourraient être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un appareil avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, à condition que les normes de sécurité applicables soient respectées. »

² Afrijet n'est autorisé à utiliser que les appareils spécifiquement mentionnés pour son niveau actuel d'activités dans l'Union. L'Etat de ce transporteur est le Gabon.

³ Gabon Airlines n'est autorisé à utiliser que les appareils spécifiquement mentionnés pour son niveau actuel d'activités dans l'Union. L'Etat de ce transporteur est le Gabon.

⁴ L'Etat de ce transporteur est le Gabon.

S'agissant du développement des transports aériens entre les deux pays, il convient de relever un autre obstacle. Il réside dans **l'impossibilité de desservir l'aéroport de Port-Gentil**, en l'absence de certification de conformité de cet aéroport aux normes de sécurité et de sûreté aériennes.

Néanmoins, selon le ministère des affaires étrangères et du développement international, la compagnie Air France s'est engagée auprès du Président de la République, M. Ali Bongo Ondimba, à ouvrir rapidement la ligne Paris-Port Gentil. Ce dossier est suivi personnellement par le Président de la République gabonais, qui y verrait une opportunité de développement économique et de désenclavement de la région¹.

Désireux de développer le transport aérien, le Gabon a d'ores et déjà conclu sept accords aériens bilatéraux, en plus de celui conclu avec la France².

II. UNE NÉCESSAIRE MODERNISATION DU CADRE JURIDIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN FRANCO-GABONAIS

Le présent Accord est conforme au cadre général fixé par **l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ainsi qu'aux stipulations de référence établies par la Direction générale de l'aviation civile.**

A. UN CADRE DE NÉGOCIATION DÉFINI AVEC PRÉCISION

1. Le modèle indicatif de l'OACI

A titre liminaire, il convient de rappeler que l'OACI est une institution spécialisée des Nations unies. Elle a été créée en 1944 par **la Convention relative à l'aviation civile internationale**, dite « Convention de Chicago »³.

¹ Source : le ministère des affaires étrangères et du développement international.

² Les accords concernés ont été signés entre le Gabon et le Bénin (le 14 mai 1985), le Maroc (22 juillet 1977), le Burundi (10 décembre 1975), l'Espagne (3 mai 1976), la Belgique (28 juin 1974), la Suisse (27 janvier 1972) et les Pays-Bas (14 octobre 1969). Ces pays correspondent en majorité aux pays ayant établi des liaisons aériennes directes avec le Gabon. Par ailleurs, la Turquie a signé en août 2012 un accord bilatéral avec le Gabon, en amont de l'inauguration d'une ligne Istanbul-Libreville par Turkish Airlines, qui n'a pas été enregistrée dans la base de données de l'OACI.

³ La Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago.

Cette organisation a pour mission **d'établir et recommander des normes ainsi que des pratiques internationales**¹, à destination des États, dans le cadre de l'élaboration de leurs législations nationales d'aviation civile. Les principes généraux, définis par la Convention de Chicago, constituent les principes directeurs qui régissent les travaux de l'OACI.

En référence à ces principes, l'OACI propose des modèles d'accords bilatéraux relatifs au transport aérien, comprenant plus de 10 000 normes et pratiques, réparties dans les dix-neuf annexes à la Convention de Chicago.

Le modèle OACI d'accord sur les services aériens appelé « TASA »² reflète l'essentiel des usages les plus répandus et les plus récents des États en matière de services aériens. Il aborde donc les questions de capacité, de tarifs, de lois sur la concurrence, de sécurité et de sûreté de l'aviation.

S'adressant à des cultures aéronautiques très diverses, le modèle propose différentes options qualifiées de « traditionnelle », « transitionnelle » ou de « libéralisation totale ». En effet, *« la possibilité de choisir entre diverses approches pour mettre en oeuvre les dispositions d'un TASA permettra aux États de donner forme à des accords qui répondent au mieux au rythme et à la voie qu'ils auront choisis pour modifier leur accès au marché et mettre en pratique d'autres aspects de la libéralisation »*.³

Ce modèle constitue à la fois un document facultatif, indicatif et évolutif. La cinquième Conférence mondiale de transport aérien, qui s'est tenue en 2003, a fortement recommandé son utilisation par les États. Ce cadre est constamment amendé par l'OACI afin de répondre aux exigences de l'aviation civile moderne.

2. Une pratique conventionnelle française élaborée

Au titre de sa mission de « négociateur », et en complémentarité avec les principes énoncés par l'Union européenne et l'OACI, **la DGAC a également élaboré un modèle d'accord**, utilisé dans le cadre de ses négociations. Le présent Accord en est issu. Il est donc comparable aux accords les plus récents conclus avec d'autres États, tels que la République démocratique du Congo.

Ce modèle est le fruit de réflexions et travaux constants, ayant permis de l'améliorer, en le modifiant de manière significative par rapport aux « précédentes générations » d'accords aériens, conclus dans les années 1960 et 1970.

¹ Standards and Recommended Practices – SARP.

² Acronyme pour Template Air Services Agreements

³ Source : OACI.

Cette évolution témoigne également, en grande partie, **de l'influence**, sur la politique conventionnelle, **du droit communautaire**, notamment dans le domaine de la sécurité ainsi que du mouvement général vers une plus grande ouverture des marchés aériens internationaux.

A titre d'illustration, les accords récents se distinguent des précédents, en particulier par la possibilité offerte aux Etats parties de désigner plusieurs compagnies, par la liberté de fixation des tarifs et de choix des services en escale ou encore par la possibilité pour les transporteurs aériens de signer des accords commerciaux pour leurs services aériens (partage de codes)...

La sûreté de l'aviation et la sécurité technique des vols font aussi l'objet d'une attention renforcée par rapport aux générations précédentes d'accords aériens.

B. UN NOUVEL ACCORD CONFORME À LA PRATIQUE CONVENTIONNELLE

Le nouvel Accord permet, d'une part, **d'adapter le cadre** bilatéral aérien franco-gabonais **à la réalité du transport aérien** d'aujourd'hui et, d'autre part, de le **mettre en conformité avec le droit communautaire**.

Tout d'abord, la modernisation des relations aériennes franco-gabonaises conduit à une certaine libéralisation du marché. A titre d'illustration, les articles 3 et 4 de l'Accord autorisent la France à désigner plusieurs transporteurs dont toute compagnie aérienne communautaire, établie sur le territoire français pour desservir les routes France-Gabon. L'article 14 permet le libre choix des services d'assistance en escale.

Quant au principe de la **liberté de fixation des tarifs** par les compagnies aériennes, il est posé à l'article 15. Ce dernier représente une avancée significative en termes d'impact sur l'activité des compagnies aériennes. **Il apporte plus de souplesse en permettant de prévenir les blocages éventuels sur ces tarifs**. En effet, ces derniers ne seront plus « *fixés par entente entre entreprises de transport aérien*¹ » et ne sont plus « *soumis à approbation des autorités aéronautiques* »². Désormais, le tarif, qui est communiqué aux autorités aéronautiques, est réputé approuvé, si ces dernières n'ont pas fait part de leur désapprobation, dans un délai de trente jours.

¹ Cf. *article 17 de l'accord de 1977*.

² *Id.*

Cette nouvelle stipulation a constitué un point de discussion lors des négociations. En effet, en réponse¹ à votre rapporteur sur les obstacles éventuels à l'application du texte, il a été précisé que « *la principale difficulté d'application potentielle pourrait provenir de l'article 15 (tarifs). C'est en effet sur cet article que la partie gabonaise s'est montrée la plus regardante lors de la négociation de l'accord. En effet, le Gabon a par le passé protesté officiellement contre le niveau de tarification des vols proposés par Air France entre Paris et le Gabon.* »

En outre, la mise en conformité de certaines règles sur les normes européennes est prévue par l'Accord afin de **renforcer la sécurité ainsi que la sûreté** du transport aérien entre les deux pays. L'article 8 dudit accord organise les inspections au sol lors de l'atterrissage d'appareils gabonais en France. Il prévoit également le droit de suspendre l'autorisation d'exploitation en cas d'avis défavorable à l'issue de l'inspection. Les compagnies gabonaises sont soumises à une surveillance de l'Union européenne, en termes de sécurité aérienne. Quant à la sûreté, l'article 9 rappelle le cadre de conventions multilatérales en vigueur, en faisant explicitement référence à la coopération et à l'assistance mutuelle en ce domaine.

¹ In. Réponses au questionnaire de votre rapporteur.

SECONDE PARTIE : L'ACTUALISATION DU CADRE BILATÉRAL DU TRANSPORT AÉRIEN

Composé de **vingt-quatre articles** et d'une annexe, le présent Accord règle les questions économiques et normatives, en matière de services de transport aérien entre la France et le Gabon. **Il abroge et remplace le précédent accord du 18 février 1977.**

I. UN ASSOULISSEMENT DES CONDITIONS D'EXPLOITATION

Aux termes de **l'article 2**, chaque Etat Partie dispose du droit d'exploiter les **quatre premières « libertés de l'air »**, soit le droit de survol de l'autre Etat Partie, celui d'y effectuer une escale ou un transit¹ ainsi que celui d'y débarquer ou d'embarquer des passagers.

En revanche, sont expressément exclus les droits de cabotage, c'est-à-dire le transport de passagers, de courrier ou de marchandises entre deux points à l'intérieur du territoire d'un Etat Partie, effectué par une entreprise de transport aérien de l'autre Etat Partie.

Figure n° 4 : Les libertés de l'air

Première liberté de l'air : droit ou privilège accordé par un Etat à un ou plusieurs autres Etats, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de survoler son territoire sans y atterrir.

Deuxième liberté de l'air : droit ou privilège accordé par un Etat à un ou plusieurs autres Etats, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, d'atterrir sur son territoire pour des raisons non commerciales.

Troisième liberté de l'air : droit ou privilège accordé par un Etat à un autre Etat, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer, dans le territoire du premier Etat, du trafic en provenance de l'Etat dont le transporteur a la nationalité.

Quatrième liberté de l'air : droit ou privilège accordé par un Etat à un autre Etat, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, d'embarquer, dans le territoire du premier Etat, du trafic à destination de l'Etat dont le transporteur a la nationalité.

Cinquième liberté de l'air : droit ou privilège accordé par un Etat à un autre Etat, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer et d'embarquer, dans le territoire du premier Etat, du trafic en provenance ou à destination d'un Etat tiers. Cette liberté permet de rentabiliser certaines routes, en permettant aux avions de ne pas repartir à vide.

¹ NB. Les passagers et le fret en transit via le territoire d'un Etat Partie sont soumis à des contrôles simplifiés, selon l'article 17 de l'Accord.

Seules les cinq premières libertés ont été officiellement reconnues en tant que telles aux termes d'un traité international.

Sixième liberté de l'air : droit ou privilège, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter, en passant par l'État dont le transporteur a la nationalité, du trafic entre deux autres États. À la différence des cinq premières libertés, la sixième ne figure pas comme telle dans aucun accord sur les services aériens largement reconnus, tel l'« Accord sur les cinq libertés ». Cette liberté permet l'installation de *hubs*.

Septième liberté de l'air : droit ou privilège accordé par un État à un autre, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter du trafic entre le territoire de l'État qui accorde ce droit ou privilège et un troisième État quelconque sans obligation d'inclure dans cette opération un point du territoire de l'État bénéficiaire, ce qui signifie qu'il n'est pas nécessaire que le service soit en correspondance avec un service ou soit un prolongement d'un service à destination ou en provenance de l'État dont le transporteur a la nationalité. Ainsi, une compagnie française peut négocier avec une autre compagnie française localisée à Singapour la possibilité d'opérer à partir de Singapour.

Huitième liberté de l'air : droit ou privilège, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter du trafic de cabotage entre deux points situés à l'intérieur du territoire de l'État qui accorde le droit ou privilège au moyen d'un service qui commence ou se termine dans le territoire de l'État dont le transporteur étranger a la nationalité, ou (en rapport avec la septième liberté de l'air) à l'extérieur du territoire de l'État qui accorde le droit ou privilège (on parle aussi de droit de huitième liberté ou « cabotage consécutif »). Cette liberté n'est pas appliquée aux États-Unis qui protègent les compagnies nationales en interdisant aux étrangères de transporter du fret ou des passagers à l'intérieur du pays.

Neuvième liberté de l'air : droit ou privilège de transporter du trafic de cabotage de l'État qui accorde ce droit ou privilège au moyen d'un service effectué entièrement à l'intérieur du territoire de cet État (on parle aussi de droit de neuvième liberté ou « cabotage autonome »).

Source : OACI mise à jour le 1^{er} juin 2012

Les routes possibles sont fixées à l'annexe de l'Accord. Elles sont établies avec certaines **flexibilités opérationnelles**. En effet, tout point mentionné pourra être omis au gré d'un transporteur de chacun des États Parties, sur tout ou partie de leurs services. Ce transporteur dispose du droit de terminer son service sur le territoire de l'autre État Partie. Il pourra également, modifier l'ordre de desserte des points, sur tout ou partie des services agréés.

Figure n° 5 : Tableau des routes pouvant être exploitées par les transporteurs désignés par la France

De	Via	Vers	Et au-delà vers
Points en France	Lagos et/ou Kano Douala (1) Niamey (1)	Libreville M'vengue	Brazzaville (1) Bangui (1) Luanda (1) Kinshasa (1) Lusaka 1 point en Afrique australe
(1) Sans droits de trafic			

Source : Annexe à l'Accord

Figure n° 6 : Tableau des routes pouvant être exploitées par les transporteurs désignés par le Gabon

De	Via	Vers	Et au-delà vers
Points au Gabon	Lagos (1) Bamako (1) et/ou Conakry (1) Accra (1) Rome Genève	Paris Marseille Nice	Francfort Amsterdam (1) 1 point en Europe
(1) Sans droits de trafic			

Source : Annexe à l'Accord

L'article 3 permet à chaque Etat Partie de désigner une ou plusieurs compagnies aériennes pour exploiter les services sur le territoire de l'autre Etat Partie. Cet article met fin à la « mono-désignation » prévue par l'accord de 1977. Cette nouvelle stipulation autorise non seulement la France à désigner des compagnies aériennes françaises mais également des compagnies communautaires, établies en France.

Réciproquement, le présent Accord permet au Gabon de désigner des transporteurs aériens établis sur son territoire, mais dont le capital peut être détenu par des États ou ressortissants de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC)².

¹ Sans droits de trafic

² Instituée par traité le 16 mars 1994, « la Communauté Économique et Monétaire des Etats de l'Afrique Centrale (CEMAC) regroupe six pays, à savoir le Cameroun, le Congo, le Gabon, la Guinée Équatoriale, la République de Centrafrique et le Tchad. Elle se donne comme mission de promouvoir un développement harmonieux des Etats membres dans le cadre de l'institution d'un véritable marché commun. Elle est née des cendres de l'ancienne Union Douanière et Economique de l'Afrique Centrale (UDEAC), précédée par l'Union Douanière Équatoriale (UDE) ». Source : CEMAC.

La délivrance de l'autorisation d'exploitation répond à des critères de lieu d'établissement, de contrôle réglementaire effectif ainsi que de propriété du capital du transporteur aérien concerné.¹ Le non-respect de ces conditions est éventuellement sanctionné par la révocation ou la suspension de l'autorisation, conformément à **l'article 4**.

L'Accord introduit plus de liberté dans l'exploitation des services aériens. Ainsi, les transporteurs aériens pourront désormais choisir librement parmi les possibilités d'assistance technique en escale, sur le territoire de l'autre Etat Partie contractante, aux termes de **l'article 14**.

Conformément au droit communautaire, **l'article 15** exclut le système antérieur d'entente tarifaire entre les compagnies pour affirmer la **liberté tarifaire**, sous réserve de l'observation de certaines conditions. Ces **tarifs doivent être établis à des « niveaux raisonnables, en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, y compris les coûts d'exploitation, les caractéristiques des services, le taux des commissions, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres transporteurs aériens »**².

Les autorités aéronautiques de chacun des Etats Parties, en charge du respect de ces critères, peuvent demander aux transporteurs de leur communiquer ces tarifs. Si elles estiment que ces critères ne sont pas satisfaits, elles peuvent se consulter avec les autorités de l'autre Etat Partie. Au titre du suivi de l'exploitation, ces autorités peuvent également exiger la communication des programmes d'exploitation³ ainsi que de tout document statistique⁴. Tout différend sur le respect des obligations au titre du présent Accord peut être ultimement réglé par un tribunal arbitral, conformément à **l'article 20**.

Quant aux **activités commerciales** des transporteurs aériens, elles sont encadrées par **l'article 12**. Ce dernier énonce la liberté d'établir des agences commerciales afin de commercialiser les services aériens. Il autorise les transporteurs aériens des deux Etats Parties à conclure des accords commerciaux entre eux ou avec des compagnies de pays tiers, pour l'exploitation des services aériens.

Afin de renforcer ces activités, **l'article 13** introduit la **possibilité de transférer, vers le territoire de leur choix, l'excédent** des recettes locales, tirées de la vente des services de transport aérien sur le territoire de l'autre Etat Partie.

¹ Cf. alinéas a et b du paragraphe 2 de l'article 3. Cette délivrance est facilitée par l'article 7 qui pose le principe de reconnaissance mutuelle des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés par les autorités d'un Etat Partie en conformité avec les normes de l'OACI.

² Cf. paragraphe 1 de l'article 15.

³ Cf. article 16.

⁴ Cf. article 18.

Ces libertés doivent toutefois être exercées dans un cadre concurrentiel équitable. C'est pourquoi l'article 5 rappelle les principes régissant l'exploitation des services aériens agréés, énoncés dans le précédent accord. Il s'agit, d'une part, de l'adéquation entre l'offre des transporteurs et la demande de la clientèle, et, d'autre part, de la mise en œuvre de « *possibilités équitables et égales de concurrence* »¹ entre les transporteurs aériens des deux Etats Parties.

Ainsi, en ce qui concerne la **fixation des redevances d'usage**, imposées aux transporteurs aériens au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires et de navigation aérienne, l'article 10 stipule que celles-ci doivent notamment être « *justes, raisonnables, non discriminatoires* »² et être équitablement réparties entre les catégories d'usagers.

L'article 11 prévoit une série d'exemption de **droits de douane** sur certains biens et services nécessaires à l'exploitation des services aériens internationaux³.

La France conserve néanmoins le droit d'imposer, de façon non discriminatoire, des taxes sur le carburant fourni sur son territoire, en vue d'une utilisation par un aéronef gabonais sur une liaison entre la France et un autre État membre de l'Union européenne⁴.

II. LE RENFORCEMENT DES NORMES DE SÉCURITÉ

Conformément à l'article 6, **sont applicables** aux aéronefs⁵, d'un Etat Partie, lors de son entrée dans l'espace aérien de l'autre Etat partie, les lois et règlements de ce dernier, en matière douanière et de navigation aérienne. En d'autres termes, les normes communautaires et françaises en matière aérienne s'appliquent aux aéronefs gabonais, lors de leur entrée sur le territoire français.

En outre, l'article 8 énonce **les stipulations les plus récentes relatives à la sécurité des vols, en conformité avec la réglementation de l'OACI et la réglementation communautaire** pour chaque Etat Partie. En l'espèce, **tout aéronef peut faire l'objet d'une inspection au sol**. Celle-ci consiste en un examen à bord afin de vérifier notamment son état, sous réserve de ne pas entraîner de retard déraisonnable.

¹ Cf. paragraphe 1 de l'article 5.

² Cf. paragraphe 1 de l'article 10.

³ Il s'agit de l'équipement normal des aéronefs, des carburants et lubrifiants, des fournitures techniques consommables, des pièces détachées, des provisions de bord, des équipements destinés à l'exploitation et de l'entretien de l'avion ainsi que des documents publicitaires promotionnels.

⁴ Cf. paragraphe 5 de l'article 11.

⁵ Les équipages, passagers et bagages sont également concernés.

Si cette inspection donne lieu à « a) *des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention [de Chicago], ou b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité en vigueur au moment considéré conformément à la Convention [précitée], la Partie contractante qui effectue l'inspection est [...] libre de conclure que les critères suivant lesquels les certificats ou les licences relatifs à cet aéronef, à son opérateur ou à son équipage ont été délivrés ou validés ne sont pas égaux ou supérieurs aux normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention.* »¹

Répondant à la nécessité d'agir immédiatement afin de garantir la sécurité de l'exploitation du transport aérien, **un Etat Partie peut alors suspendre ou modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation**, accordée à un transporteur aérien de l'autre Etat Partie. Ce droit est également prévu en cas de refus d'accès pour l'inspection au sol².

En matière de sûreté, **l'article 9** pose les **principes de coopération et d'assistance mutuelle** des Etats Parties afin de prévenir et traiter les atteintes à la sûreté de l'aviation civile, conformément aux dispositions prévues par l'OACI. Ainsi les Etats Parties réaffirment leur engagement mutuel de garantir la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Cette obligation découle de différents traités internationaux³.

¹ Cf. paragraphe 4 de l'article 8.

² Cf. paragraphe 6 de l'article 8.

³ Il s'agit de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouvert à la signature à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1^{er} mars 1991 ainsi que tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile et liant les deux Parties contractantes.

CONCLUSION

Le présent accord de transport aérien, conclu entre la France et le Gabon, le 27 novembre 2012, tend à actualiser les stipulations de l'accord en date du 18 février 1977, qui avait déjà remplacé le précédent traité en la matière, signé le 2 décembre 1963.

Ces liens conventionnels noués au fil du temps témoignent non seulement de la solidité des relations, tissées entre la France et le Gabon, en matière de transport aérien, mais également de la volonté de placer ces dernières dans un cadre strictement défini, en conformité avec les normes les plus récentes élaborées.

Ces règles d'origine interne ou communautaire, ou encore inspirées par l'organisation de l'aviation civile internationale, visent à faciliter l'exploitation des services aériens, tout en en garantissant la sécurité et la sûreté.

C'est pourquoi votre rapporteur vous propose d'adopter le projet de loi n° 371 (2013-2014) autorisant la ratification de l'accord relatif aux services de **transport aérien** entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la **République gabonaise**.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 29 octobre 2014, sous la présidence de M. Christian Cambon, vice-président, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a procédé à l'examen du rapport de M. Jacques Legendre, rapporteur sur le **projet de loi n° 371 (2013-2014)** autorisant la ratification de l'accord relatif aux services de **transport aérien** entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la **République gabonaise**.

Après un bref débat, à l'issue de la présentation du rapporteur, la commission a adopté le rapport ainsi que le projet de loi précité.

Elle a proposé que ce texte fasse l'objet d'une **procédure d'examen simplifié** en séance publique, en application des dispositions de l'**article 47** *decies* du règlement du Sénat.

ANNEXE I - TABLEAU DES DONNÉES SYNTHÉTIQUES SUR LE GABON

Nom officiel	République gabonaise
Chef d'Etat	M. Ali Bongo Ondimba, Président de la République (depuis le 16 octobre 2009)
Chef du gouvernement	Pr. Daniel ONA ONDO
Superficie	267 667 km ²
Capitale	Libreville
Villes principales	Port-Gentil, Franceville, Oyem, Lambaréné
Langue officielle	français
Monnaie	Franc CFA (1€ = 655,96 XAF)
Fête nationale	17 août
Population	1,5 M hab. (BEAC, 2012)
Composition ethnique	Fang, Myéné, Punu, Téké, Kota, etc.
Espérance de vie	62 ans (BM 2012)
Religion(s)	Christianisme (85%), islam, animisme.
Indice de développement humain 2012	106e rang mondial sur 186 (PNUD)
PIB nominal 2012	17,052 Md USD
PIB par habitant (PPA) 2012	8 850 USD
Taux de croissance du PIB en 2013	7,4 %
Taux d'inflation 2012	2,8 %
Balance commerciale 2012	+6,6 Md USD
Exportations totales 2012	9,46 Md USD, Importations totales 2012 : 2,9 Md USD,
Principaux clients 2012	Etats-Unis (30%), Chine (13%), Malaisie (10%)
Principaux fournisseurs 2012	France (31%), Etats Unis (10%), Chine (9%)
Production pétrolière 2012	12,7 Mt (DGTrésor mars 2012)
Exportations de la France vers le Gabon (2012)	1 Md€, (DGTrésor fév. 2013)
Importations de la France en provenance du Gabon (2012)	220 M€, soit +48% (DG Trésor, fév. 2013)
Classement 2013 « Doing business » de la Banque mondiale	163 (sur 188)
Communauté française au Gabon	11 208 immatriculés en décembre 2012
Communauté gabonaise en France	10 074 titres ou autorisations de séjour valides au 31 décembre 2012.

Source : ministère des affaires étrangères et du développement international

ANNEXE II - CARTE GÉOGRAPHIQUE DU GABON



Source : ministère des affaires étrangères et du développement international

ANNEXE III - PRINCIPAUX ÉLÉMENTS GÉOGRAPHIQUES, HISTORIQUES, POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES

Éléments transmis par le ministère des affaires étrangères et du développement international

I. GÉOGRAPHIE

Le Gabon est doté d'une superficie de 267 667 km² pour 1,5 million d'habitants, soit une densité très faible de 6 hab/km². Situé sous l'équateur, le Gabon a pour voisins au nord le Cameroun, au nord-ouest la Guinée Équatoriale, à l'est et au sud la République du Congo.

II. HISTOIRE

Libreville, fondée en 1849 par des esclaves libérés d'un navire négrier, est le point de départ de la colonisation française au Gabon. Pendant la Seconde Guerre mondiale, le Gabon, composante de l'Afrique équatoriale française, se range du côté de la France libre. En 1946, le pays devient un territoire français d'outre-mer dans le cadre de l'Union française et envoie des députés à l'Assemblée nationale en France. En 1958, le Gabon devient une république autonome et Léon Mba en est élu président.

Le Gabon devient indépendant le 17 août 1960. Après avoir été élu président en 1961, Léon Mba est renversé par un coup d'État militaire le 18 février 1964. Les troupes françaises, conformément à un accord de défense signé entre les deux pays, interviennent pour le rétablir au pouvoir. A sa mort en 1967, son vice-président, Albert-Bernard Bongo lui succède et instaure dès 1968 un régime de parti unique. En 1973, le président Bongo se convertit à l'islam et prend le prénom d'Omar. Durant les années 80, la chute du cours du pétrole plonge le Gabon dans une grave crise économique, facteur de revendications sociales et politiques entre 1987 et 1989. Le multipartisme est instauré en 1990 et, en mars 1991, une nouvelle Constitution est adoptée et promulguée.

III. POLITIQUE INTÉRIEURE

En janvier et février 1997 se tiennent les premières élections sénatoriales : le Parti démocratique gabonais (PDG) d'Omar Bongo obtient la majorité absolue au nouveau Sénat. En juillet 2003, le Congrès supprime la limitation du nombre de mandats du Président de la République, ce qui permet à Omar Bongo de se présenter à l'élection présidentielle de 2005, qu'il remporte.

En juin 2009, au décès du président Omar Bongo, l'intérim est assuré par Rose Francine Rogombé, présidente du Sénat. Ali Bongo Ondimba, fils d'Omar Bongo, remporte l'élection présidentielle d'août 2009 en recueillant 41% des voix (scrutin majoritaire à un tour).

Le décès du président Omar Bongo le 8 juin 2009 ouvre une période de transition politique qui se déroule pacifiquement et conformément aux prescriptions constitutionnelles. Le projet de société d'Ali Bongo est dominé par le concept de l'« émergence » (perspective à l'horizon 2025), censée procéder du développement du « Gabon vert », du « Gabon industriel » et du « Gabon des services ».

Les élections législatives du 17 décembre 2011 ont abouti à une victoire écrasante du parti présidentiel (avec un faible taux de participation de 34%), qui obtient 114 sièges sur les 120 que compte l'Assemblée nationale. Après les élections locales de décembre 2013, qui ont confirmé la domination du parti présidentiel, un nouveau Premier ministre, le Professeur Daniel Ona Ondo, a été nommé et un nouveau Gouvernement formé, chargé de lutter contre les inégalités, de poursuivre l'émergence et de préparer les élections présidentielles de 2016.

Enfin, le Gabon est, pour l'heure, politiquement stable et préservé des risques terroristes. Néanmoins, la menace Boko Haram, à ce stade délimitée à certaines zones du Nigéria et au Nord du Cameroun, est une source d'inquiétude pour les autorités gabonaises. Boko Haram pourrait notamment vouloir s'aménager un accès au Golfe de Guinée, pour conduire des opérations maritimes afin d'étendre ses sources de financement, et pourrait chercher des relais au sein des musulmans du Gabon dans cette optique.

A ce stade, les autorités gabonaises exercent donc une vigilance accrue et ont engagé un dialogue avec les représentants de différentes composantes de la communauté musulmane, mais la menace ne semble pas avérée.

IV. RELATIONS FRANCO-GABONAISES

La France entretient une relation étroite avec le Gabon, fondée sur ses liens historiques d'amitié. Point d'ancrage des forces françaises positionnées sur la façade atlantique du continent, le Gabon demeure un partenaire important de la France en Afrique. La signature du Plan d'action stratégique et d'un nouvel accord de défense en février 2010 illustre la volonté commune de bâtir un partenariat.

Le Gabon, important partenaire économique et commercial, est le premier client de la France en Afrique centrale et quelque 120 entreprises françaises y sont implantées. Le Gabon est aujourd'hui l'Etat de la zone CEMAC (avec la Guinée équatoriale) dont le niveau de dette publique est le plus faible : 11% en 2012.

Pourtant, le Gabon doit lutter contre un taux de pauvreté élevé : en milieu urbain, 30% de la population vit sous le seuil de pauvreté, 45% en milieu rural.

L'économie gabonaise repose essentiellement sur les matières premières et l'industrie forestière : les recettes pétrolières représentaient 48% du PIB en 2012 et l'industrie forestière constitue le deuxième secteur économique (60% du PIB hors pétrole, principal employeur). L'enjeu économique pour Libreville est de réussir la diversification de son économie (gestion durable des forêts, valorisation de la biodiversité).

ANNEXE IV - ARCHITECTURE DU MODÈLE D'ACCORD BILATÉRAL SUR LES SERVICES AÉRIENS DE L'OACI

	<i>Page</i>
Préambule	A5-4
Article 1^{er} Définitions	A5-5
Article 2 Droits accordés	A5-6
Article 3 Désignation et autorisation.....	A5-7
Article 4 Refus, révocation et limitation de l'autorisation	A5-10
Article 5 Application des lois	A5-12
Article 6 Transit direct	A5-13
Article 7 Reconnaissance des certificats.....	A5-13
Article 8 Sécurité.....	A5-14
Article 9 Sûreté de l'aviation.....	A5-15
Article 10 Sûreté des documents de voyage.....	A5-17
Article 11 Passagers non admissibles ou sans documents et déportés.....	A5-17
Article 12 Redevances d'usage.....	A5-18
Article 13 Droits de douane.....	A5-19
Article 14 Imposition.....	A5-20
Article 15 Concurrence loyale	A5-21
Article 16 Capacité	A5-22
Article 17 Établissement des prix (tarifs).....	A5-26
Article 18 Sauvegardes.....	A5-32
Article 19 Législation sur la concurrence	A5-33
Article 20 Conversion des devises et transfert des recettes	A5-34
Article 21 Vente et commercialisation des produits des services aériens.....	A5-34
Article 22 Personnel étranger et accès aux services locaux.....	A5-35
Article 23 Changement de gabarit.....	A5-36
Article 24 Services d'escale	A5-38
Article 25 Arrangements de partage de codes/de coopération	A5-40
Article 26 Location d'aéronefs.....	A5-43
Article 27 Services intermodaux.....	A5-46
Article 28 Systèmes informatisés de réservation (SIR).....	A5-47
Article 29 Interdiction de fumer	A5-48
Article 30 Protection de l'environnement.....	A5-49
Article 31 Statistiques	A5-49
Article 32 Approbation des programmes de vols.....	A5-50
Article 33 Consultations	A5-50
Article 34 Règlement des différends	A5-51
Article 35 Amendements.....	A5-56
Article 36 Accords multilatéraux.....	A5-56
Article 37 Dénonciation	A5-57
Article 38 Enregistrement auprès de l'OACI	A5-57
Article 39 Entrée en vigueur.....	A5-58
Annexe I Tableau de routes	A5-58
Annexe II Vols non réguliers/vols affrétés	A5-61
Annexe III Services de fret aérien	A5-64
Annexe IV Mesures transitoires.....	A5-65
Annexe V Routes de services essentiels et de développement du tourisme.....	A5-66

Source : Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international troisième édition 2008 OACI