

N° 585

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

Enregistré à la Présidence du Sénat le 20 juin 2018

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan relatif aux services aériens, de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif aux services aériens et de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif aux services aériens,

Par M. Bernard FOURNIER,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Christian Cambon, *président* ; MM. Pascal Allizard, Bernard Cazeau, Mme Hélène Conway-Mouret, M. Robert del Picchia, Mme Sylvie Goy-Chavent, MM. Jean-Noël Guérini, Joël Guerriau, Cédric Perrin, Gilbert Roger, *vice-présidents* ; M. Olivier Cigolotti, Mme Joëlle Garriaud-Maylam, MM. Philippe Paul, Rachid Temal, *secrétaires* ; MM. Jean-Marie Bockel, Gilbert Bouchet, Michel Boutant, Olivier Cadic, Alain Cazabonne, Pierre Charon, Édouard Courtial, René Danesi, Gilbert-Luc Devinaz, Jean-Paul Émorine, Bernard Fournier, Jean-Pierre Grand, Claude Haut, Mme Gisèle Jourda, MM. Jean-Louis Lagourgue, Robert Lafoauly, Pierre Laurent, Ronan Le Gleut, Jacques Le Nay, Rachel Mazuir, François Patriat, Mme Marie-Françoise Perol-Dumont, MM. Gérard Poadja, Ladislav Poniatski, Mmes Christine Prunaud, Isabelle Raimond-Pavero, MM. Stéphane Ravier, Hugues Saury, Bruno Sido, Jean-Marc Todeschini, Raymond Vall, André Vallini, Yannick Vaugrenard, Jean-Pierre Vial, Richard Yung.

Voir les numéros :

Sénat : 360 et 586 (2017-2018)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE : DES ACCORDS BILATÉRAUX CONFORMES AUX NORMES INTERNATIONALES ET EUROPÉENNES RÉGISSANT LE SECTEUR AÉRIEN	7
I. DES ACCORDS BILATÉRAUX À LA NÉGOCIATION TRÈS ENCADRÉE	7
1. <i>Les normes de l'OACI</i>	7
2. <i>Le droit européen</i>	8
II. LE CONTEXTE DE LA NÉGOCIATION DE CES ACCORDS BILATÉRAUX	10
1. <i>L'accord aérien franco-ouzbek</i>	10
2. <i>L'accord aérien franco-kazakh</i>	12
3. <i>L'accord aérien franco-ivoirien</i>	14
SECONDE PARTIE : UN CADRE JURIDIQUE BILATÉRAL STABLE POUR L'EXPLOITATION DES SERVICES AÉRIENS	17
I. LES DROITS D'EXPLOITATION OCTROYÉS : L'EXCLUSION CLASSIQUE DU DROIT DE CABOTAGE	17
II. LA DÉSIGNATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS ET LES AUTORISATIONS D'EXPLOITATION	18
1. <i>La clause de désignation</i>	18
2. <i>L'autorisation d'exploitation</i>	18
3. <i>L'approbation des programmes d'exploitation</i>	18
III. LES PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES AGRÉÉS	19
1. <i>Des possibilités équitables et égales pour les transporteurs aériens</i>	19
2. <i>L'application des lois, règlements et procédures de chaque partie contractante</i>	19
3. <i>Le principe de reconnaissance de la validité des certificats et des licences</i>	20
IV. LE RESPECT D'UNE CONCURRENCE LOYALE DANS LES ACCORDS CONCLUS AVEC L'OUZBÉKISTAN ET LA CÔTE D'IVOIRE	20
V. LE RENFORCEMENT DES NORMES DE SÉCURITÉ	20
VI. LA COOPÉRATION ET L'ASSISTANCE MUTUELLE CONTRE LES ATTEINTES À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CONFORMÉMENT AU DROIT INTERNATIONAL	21
VII. LES REDEVANCES D'USAGE, LES EXEMPTIONS DE DROITS DE DOUANE ET DE TAXE	25

VIII. LES ACTIVITÉS COMMERCIALES ET LES TARIFS	25
1. <i>La poursuite d'activités commerciales sur le territoire de l'autre partie</i>	25
2. <i>La liberté de tarification à des niveaux raisonnables</i>	26
IX. LES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE	26
X. LE TRANSFERT DES EXCÉDENTS DE RECETTES	26
XI. L'ÉCHANGE D'INFORMATIONS ET DE STATISTIQUES RELATIVES AU TRAFIC AÉRIEN	27
XII. LES CONSULTATIONS ET LES MODIFICATIONS	27
XIII. LE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS	27
XIV. LA COMPATIBILITÉ AVEC LES ACCORDS MULTILATÉRAUX	28
XV. LES DISPOSITIONS FINALES ET LES ANNEXES	28
CONCLUSION	29
EXAMEN EN COMMISSION	31
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	33

Mesdames, Messieurs,

Le Sénat est saisi du projet de loi n°360 (2017-2018) autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan relatif aux services aériens, de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif aux services aériens et de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif aux services aériens.

L'accord signé avec la République de la Côte d'Ivoire modernise des relations aériennes bilatérales réglementées par un accord relatif au transport aérien signé en 1962 et devenu obsolète en raison de l'évolution des normes internationales régissant le secteur aérien. En revanche, les deux autres accords sont nouveaux puisque le transport aérien entre la France et le Kazakhstan, d'une part, et la France et l'Ouzbékistan, d'autre part, ne sont actuellement régis par aucun accord bilatéral.

Ces accords, très similaires, comportent des **dispositions classiques, conformes au droit international de l'aviation civile ainsi qu'au droit européen** et notamment les clauses modernes de sécurité et de sûreté. Ils reprennent pour l'essentiel les stipulations du modèle d'accord de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). La France, l'Ouzbékistan, le Kazakhstan et la Côte d'Ivoire sont parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 instituant l'OACI.

La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a adopté le projet de loi, dont le Sénat est saisi en premier. La ratification de ces accords permettra de donner un cadre juridique stable aux liaisons aériennes entre la France d'une part, et respectivement l'Ouzbékistan, le Kazakhstan et la Côte d'Ivoire, d'autre part, ce qui favorisera le développement des échanges touristiques et économiques. Pour l'instant, seule la liaison directe entre la France et la Côte d'Ivoire est exploitée par des compagnies aériennes françaises - Air France et Corsair. Aucune compagnie française n'a manifesté son intérêt pour exploiter les lignes directes entre la France et l'Ouzbékistan, d'une part, et entre la France et le Kazakhstan, d'autre part, qui sont respectivement opérées par Uzbekistan Airways et Air Astana.

PREMIÈRE PARTIE : DES ACCORDS BILATÉRAUX CONFORMES AUX NORMES INTERNATIONALES ET EUROPÉENNES RÉGISSANT LE SECTEUR AÉRIEN

Les trois accords examinés mettent en place un cadre juridique bilatéral conforme, d'une part **aux normes internationales régissant le secteur aérien**, et, d'autre part, **au droit européen**, qui s'est développé en la matière depuis les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes de 2002, dits arrêts de « Ciel ouvert ».

Ils reprennent pour l'essentiel les dispositions contenues dans le modèle d'accord aérien proposé par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

I. DES ACCORDS BILATÉRAUX À LA NÉGOCIATION TRÈS ENCADRÉE

1. Les normes de l'OACI

Cette organisation, institution spécialisée des Nations unies, a été créée par la **convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944**. L'OACI a pour mission principale d'établir le cadre réglementaire mondial de la sécurité de l'aviation civile internationale mais a aussi un rôle d'organisation économique des services aériens, qui doivent être établis sur les bases d'une saine concurrence.

En outre, l'OACI établit également des normes et des pratiques recommandées (SARP¹) visant à promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale. À ce jour, l'OACI gère plus de 12 000 SARP ventilées dans les 19 Annexes à la Convention de Chicago.

Au fil du temps, des objectifs sont venus compléter les activités de l'OACI qui poursuit cinq « objectifs stratégiques » :

- sécurité ;
- capacité et efficacité de la navigation aérienne ;
- sûreté et facilitation ;
- développement économique du transport aérien ;
- protection de l'environnement.

Il faut rappeler que si la sécurité relève du respect des règles d'exploitation des aéronefs et des installations par les personnels qui en ont la charge, la sûreté se rapporte à la protection des personnes, fret,

¹ *Standards And Recommended Practices.*

installations et matériels contre les actes malveillants, criminels ou terroristes.

Les principes généraux définis par la Convention de Chicago constituent les principes directeurs qui régissent les travaux de l'OACI.

La convention de Chicago pose, à l'article 1^{er}, le **principe d'une souveraineté complète et exclusive de chaque Etat sur l'espace aérien au-dessus de son territoire**. Toutefois la **conclusion d'accords bilatéraux au profit des transporteurs aériens désignés par chacune des parties contractantes** est rendue possible par l'article 6 qui précise qu'« *aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un État contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit État conformément aux conditions de cette permission ou autorisation* ».

L'OACI définit également **neuf « libertés de l'air »**, dont seules les cinq premières bénéficient d'une reconnaissance internationale, les quatre autres pouvant faire l'objet d'accords particuliers.

Les deux premières libertés ont un caractère technique. Il s'agit du droit de survol (**1^{ère} liberté**) et du droit d'escale technique (**2^{ème} liberté**).

Les autres libertés comportent une dimension commerciale : droit de débarquer/embarquer des passagers en provenance/à destination de l'État dont l'aéronef a la nationalité (**3^{ème} et 4^{ème} libertés**), droit de débarquer/embarquer dans un État tiers des passagers en provenance/à destination de tout autre État contractant (**5^{ème} liberté**), droit d'assurer un service entre deux autres États en passant par l'État (*hub*) où le transporteur est enregistré (**6^{ème} liberté**), droit d'assurer un service entre deux États entièrement hors de son territoire (**7^{ème} liberté**), droit d'effectuer des dessertes nationales ou d'assurer un service entre deux points situés à l'intérieur d'un État étranger, ce qui correspond au droit de « cabotage » (**8^{ème} et 9^{ème} libertés**).

En référence à ces principes, l'OACI propose un modèle d'accord sur les services aériens qui reflète l'essentiel des usages les plus répandus et les plus récents des États en la matière et qui est constamment mis à jour afin de répondre aux exigences de l'aviation civile moderne.

2. Le droit européen

Les arrêts¹ de la Cour de justice des Communautés européennes en date du 5 novembre 2002, dits de « Ciel ouvert », rendus à propos d'accords conclus par certains États membres avec les États-Unis, consacrent **la non-conformité au droit de l'Union des dispositions limitant la désignation des**

¹ 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.

transporteurs aériens par un État membre aux entreprises détenues et effectivement contrôlées par des intérêts de cet État membre, cette limitation ayant été jugée contraire au **principe de liberté d'établissement**, garanti par les traités européens.

La clause de désignation des transporteurs aériens est l'élément central du dispositif. Elle permet à un État membre de désigner tout transporteur européen, dès lors qu'il est établi sur le territoire de cet État membre, pour effectuer des services aériens autorisés par l'accord bilatéral concerné.

Les dispositions des accords bilatéraux qui entravent la concurrence, comme les ententes interentreprises sur la fixation des tarifs, ou la détermination des capacités, auxquelles les compagnies aériennes avaient couramment recours pour développer leurs services aériens entre les deux pays signataires d'un accord aérien, **ont également été jugées contraires au droit de l'Union**.

Par ailleurs, ces arrêts reconnaissent **une compétence exclusive de l'Union pour les questions relatives aux systèmes informatisés de réservation de billets d'avion, à l'attribution des créneaux horaires, aux services d'assistance en escale et à la fixation des tarifs pour les services aériens intra-européens**.

Tirant les conséquences de cette jurisprudence européenne, un **règlement (CE) 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers** est venu encadrer les négociations d'accords de services aériens par les États membres.

En application de ce règlement, un État membre est autorisé à négocier un accord de services aériens avec un pays tiers ou à amender un accord existant, dès lors que ledit accord est conforme au droit européen et que l'État membre respecte la procédure de notification instaurée par le règlement.

La procédure de notification à la Commission vise, d'une part, à assurer la transparence des négociations conduites par les États membres et, d'autre part, à assurer la conformité des accords bilatéraux avec le droit de l'Union. Un État membre qui planifie une négociation bilatérale avec un pays tiers doit en informer la Commission au plus tard un mois avant la rencontre en accompagnant sa notification des documents pertinents. Cette notification est portée à la connaissance des autres États membres qui, comme la Commission, peuvent formuler des observations. Les parties intéressées, notamment les transporteurs aériens établis sur le territoire de l'État membre, sont associées aux discussions. Le résultat des négociations est transmis à la Commission, qui autorise la signature de l'accord bilatéral ou son application provisoire.

En application de cette procédure de notification, **la Commission européenne a jugé que les accords négociés par la France avec, respectivement, l'Ouzbékistan, le Kazakhstan et la Côte d'Ivoire, étaient tous conformes au droit européen et a autorisé par conséquent la France à conclure les accords en question.**

La clause de désignation des transporteurs aériens est l'élément central du dispositif. Elle permet à un État membre de désigner tout transporteur européen, dès lors qu'il est établi sur le territoire de cet État membre, pour effectuer des services aériens autorisés par l'accord bilatéral concerné.

D'une manière générale, le respect du droit européen est assuré par l'inclusion de clauses types, développées conjointement par la Commission et les États membres. **Elles sont relatives à la désignation et à la révocation des transporteurs, aux tarifs, à l'assistance en escale, à la sécurité et à la taxation du carburant sur les liaisons intracommunautaires ou domestiques.**

II. LE CONTEXTE DE LA NÉGOCIATION DE CES ACCORDS BILATÉRAUX

Les négociations bilatérales de ces trois accords ont été menées par **la Direction générale de l'Aviation Civile (DGAC)**, en liaison avec le ministère de l'Europe et des affaires étrangères dans le cadre d'un mandat, validé par le Ministre en charge des transports.

1. L'accord aérien franco-ouzbek

Peuplé de **32 millions d'habitants**, l'Ouzbékistan concentre la moitié de la population d'Asie centrale et est **la deuxième économie d'Asie centrale**, derrière celle du Kazakhstan.

Selon les informations transmises par le ministère de l'Europe et des affaires étrangères (MEAE)¹, l'Ouzbékistan poursuit une politique d'indépendance et d'équilibre des forces entre les grands acteurs présents en Asie centrale que sont la Russie, la Chine, les Etats-Unis et l'Union européenne. Sa participation aux organisations régionales a été fluctuante au cours des années. Membre associé de la Communauté des Etats indépendants (CEI), il s'est retiré de l'Organisation du traité de sécurité collective, mais s'implique dans l'Organisation de coopération de Shanghai²,

¹ Réponse du Gouvernement aux questions de la commission.

² Organisation intergouvernementale créée en 2001, elle rassemble aujourd'hui la Chine, la Russie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, le Tadjikistan, l'Ouzbékistan, l'Inde et le Pakistan et un certain nombre d'observateurs et de partenaires (dont l'Afghanistan, l'Iran et la Turquie). Elle vise à promouvoir la paix, la stabilité et la coopération régionale entre ses pays membres.

dont Tachkent accueille depuis 2002 un centre de coordination de la lutte anti-terroriste.

La France et l'Ouzbékistan ont établi des relations diplomatiques en mars 1992. Une série d'accords intergouvernementaux, qui constituent la base des relations franco-ouzbèkes, a été signée lors de la visite en France du président Karimov en 1993. Après le 11 septembre 2001, l'implication française en Afghanistan a contribué au renforcement du dialogue politique avec Tachkent. Après une période de ralentissement – entre 2005 et 2009 – consécutive à l'adoption de sanctions européennes, en raison de la répression des manifestations dans la ville d'Andijan, la France a développé ses relations avec l'Ouzbékistan grâce à un dialogue politique régulier et des projets de coopération variés.

L'économie ouzbèke repose largement sur l'exploitation des matières premières. Les produits énergétiques (principalement gaz), le coton (1,3 million d'hectares cultivés), les métaux (or, uranium cuivre) et les engrais représentent les trois-quarts des exportations. La prégnance de l'Etat dans l'économie reste forte. Le pays connaît depuis 2017 plus de réformes économiques qu'il n'en a connues en 25 ans.

Les échanges commerciaux bilatéraux, fondés principalement sur quelques grands contrats, fluctuent depuis 2010 autour de 200 millions d'euros par an. Une trentaine d'entreprises françaises sont implantées dans le pays.

Le présent accord a été signé à Tachkent, le 20 juillet 2016, à la suite de consultations aéronautiques qui se sont tenues à Paris les 19 et 20 octobre 2015 à la demande des autorités aéronautiques ouzbèkes dans un climat de confiance. Il a pour objet de permettre aux transporteurs aériens français d'exploiter des lignes entre tout point du territoire français et Tachkent ainsi que deux autres points à convenir. Les transporteurs aériens ouzbeks pourront exploiter des lignes entre tout point du territoire ouzbek et Paris ainsi que deux autres points à convenir.

Selon les informations transmises par le MEAE¹, le marché aérien entre la France et l'Ouzbékistan est exclusivement exploité par **la compagnie Uzbekistan Airways**, à l'exception d'une brève période entre août 2004 et juillet 2005. De l'ordre de 15 000 passagers annuels au début des années 2000, il a ensuite doublé pour atteindre 34 000 passagers en 2007. En 2012, le trafic direct entre l'Ouzbékistan et la France représentait encore 30 000 passagers annuels environ mais il a sensiblement reculé pour passer à **23 000 passagers en 2017**. 30 % environ des passagers des vols directs entre la France et l'Ouzbékistan prolongent leur trajet au départ ou à l'arrivée. Pour la saison aéronautique d'été 2018, Uzbekistan Airways opérera une ligne Tashkent-Paris CDG – Ourgentch à hauteur de **deux fréquences hebdomadaires**.

¹ Réponse du Gouvernement aux questions de la commission.

Aucune compagnie française n'a fait part de son intérêt pour l'exploitation d'une ligne directe entre la France et l'Ouzbékistan.

Au trafic direct, on peut ajouter les passagers qui réalisent le trajet indirect, par des correspondances, entre la France et l'Ouzbékistan. Ce trafic indirect est de l'ordre de 8 000 passagers annuels.

La croissance des liaisons aériennes entre la France et l'Ouzbékistan favorisée par le présent accord devrait renforcer les conditions favorables au **soutien et au développement du secteur touristique**, qui est une priorité nationale du Gouvernement ouzbek avec 2 millions de visiteurs par an et un chiffre d'affaires de 170 millions de dollars par an.

La position centrale de la France en Europe occidentale et le contingent actuel de touristes français – plus de 8 000 en 2015 –, le plus élevé des pays européens, devraient **permettre à la France de devenir le principal point d'embarquement touristique à destination de l'Ouzbékistan, en Europe.**

2. L'accord aérien franco-kazakh

Le Kazakhstan, peuplé **d'un peu plus de 17 millions d'habitants**, est **la première puissance d'Asie centrale grâce à ses ressources en hydrocarbures**. Ce pays détient 2 % des réserves mondiales de pétrole et 1,7 % de gaz sans compter d'importantes ressources en uranium (2^{ème} rang mondial) et en charbon (8^{ème} rang mondial). Depuis son indépendance en 1991, le Kazakhstan est dirigé par le président Nazarbaïev qui a été réélu en 2015. Membre de toutes les instances de coopération régionale sous tutelle russe ou sino-russe, le pays se présente comme le plus proche allié de la Russie en Asie centrale.

La France et le Kazakhstan ont établi leurs relations diplomatiques en janvier 1992 et les accords qui constituent la base de la relation bilatérale ont été signés en septembre 1993.

Selon les informations transmises par le MEAE¹, le Kazakhstan est le **premier partenaire commercial de la France en Asie centrale**, avec 3,9 milliards d'euros d'échanges commerciaux en 2017, en hausse de 25 % par rapport à 2016. La part de marché de la France atteint 2,6 % en 2016, faisant de la France le 6^{ème} fournisseur du Kazakhstan, derrière la Russie, la Chine, l'Allemagne, les Etats-Unis et l'Italie. Les entreprises françaises y sont le 3^{ème} investisseur étranger, avec 11,14 milliards d'euros de stock. Une commission mixte encadre notre relation économique avec le Kazakhstan, dont la dernière session s'est tenue à Astana, le 7 septembre 2017. La relation énergétique forme le socle de la relation économique avec le Kazakhstan. Il existe également une coopération substantielle dans le domaine du spatial,

¹ Réponse du Gouvernement aux questions de la commission.

au niveau industriel mais pas seulement. On rappelle notamment que le spationaute français Thomas Pesquet a décollé et atterri depuis la base de Baïkonour, respectivement en novembre 2016 et en mai 2017.

En octobre 2014, des consultations sur les services aériens se sont tenues à Paris et ont permis de parapher un projet d'accord aérien. L'accord a finalement été signé à Astana, le 21 juin 2016. Il a pour objet d'autoriser les transporteurs aériens français à exploiter des lignes entre deux points du territoire français vers Almaty et deux autres points au Kazakhstan et au-delà vers deux points de la Communauté des Etats indépendants en Asie. Les transporteurs kazakhs pourront, quant à eux, exploiter des lignes vers Paris et deux autres points sur le territoire français et au-delà vers deux points en Europe.

Il faut signaler que **les droits négociés ont été rendus effectifs immédiatement après les négociations compte tenu du projet d'Air Astana d'ouvrir des services aériens entre Astana et Paris en 2015**, aucune ligne ne desservant le Kazakhstan depuis la France jusque-là.

Une ligne aérienne directe entre Astana et Paris a ainsi été inaugurée en mars 2015, plaçant les deux capitales à moins de 7 heures de vol, contre 11 à 15 heures auparavant. Opérée par Air Astana¹, cette ligne compte trois liaisons hebdomadaires en été – ce sera le cas pour la saison aéronautique d'été 2018 – et deux en hiver. **En 2017**, le trafic direct sur cette liaison était **de l'ordre de 30 000 passagers** (dont près de 40 % poursuivent leur trajet depuis la France ou le Kazakhstan).

À ce trafic direct s'ajoute un trafic indirect estimé en 2017 à 35 000 passagers contre près de 50 000 avant l'ouverture de la liaison entre Paris et Astana. L'importance du trafic indirect suggère qu'il y a encore des possibilités d'augmenter la desserte directe entre la France et le Kazakhstan.

L'accord aérien prévoit la désignation d'une seule compagnie par pavillon – Air Astana pour le Kazakhstan. Aucune compagnie française n'a fait part de son intérêt pour l'exploitation d'une ligne directe entre la France et le Kazakhstan.

Le Kazakhstan poursuit une politique de développement de ses compagnies aériennes. En 2015, la compagnie aérienne Air Astana, qui possédait déjà une flotte de 31 avions dont 13 appareils de la gamme Airbus, a annoncé l'acquisition de 11 appareils Airbus de la famille A320.

En outre, la construction d'un nouveau terminal passager devrait permettre de **doubler la capacité de l'aéroport international d'Astana** afin de recevoir 7,5 millions de passagers par an. Le Kazakhstan est en effet confronté à des problèmes de saturation de ces deux principaux aéroports, Astana et Almaty, qui ont accueilli respectivement 4,9 millions et 3,4 millions de passagers en 2015.

¹ Air Astana ne figure plus sur la liste noire de la Commission européenne depuis 2014.

La ligne aérienne directe entre Astana et Paris constitue un formidable outil pour le développement des relations bilatérales, notamment économiques, entre la France et le Kazakhstan dans un contexte où plusieurs compagnies internationales opèrent déjà des vols réguliers vers et depuis le Kazakhstan : Lufthansa, Aeroflot, Dlydubai, Turkish Airlines, China Southern Airlines.

3. L'accord aérien franco-ivoirien

Avec **un peu plus de 23 millions d'habitants**, la Côte d'Ivoire est un pays d'Afrique de l'Ouest qui est membre de l'Organisation des Nations unies (ONU), de l'Organisation internationale de la Francophonie, de l'Union africaine (UA), de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et de l'Union économique et monétaire ouest-africaine. Après une décennie de crise, l'élection du Président Ouattara en 2010, puis en 2015, a permis d'ouvrir une nouvelle page de la relation bilatérale. C'est un pays qui dispose de **solides atouts économiques**. Il assure son autosuffisance énergétique et se place aux premiers rangs africains pour de nombreuses productions agricoles : cacao, caoutchouc, noix de cajou, coton, café, palmier à huile, bananes et ananas. Il lui reste toutefois des défis à relever, notamment dans le domaine de la lutte contre la corruption et pour l'amélioration de l'environnement des affaires.

Selon les informations transmises par le MEAE¹, **la Côte d'Ivoire est notre 1^{er} partenaire commercial au sein de la zone Franc CFA et le 3^{eme} en Afrique subsaharienne**, après l'Afrique du Sud et le Nigéria. La France se positionne comme le 2^{eme} partenaire commercial de la Côte d'Ivoire après la Chine. En 2016, les échanges commerciaux entre les deux pays sont restés stables par rapport à 2015. Les exportations françaises se sont élevées à 1,1 milliard d'euros, concentrées sur les catégories de produits suivants : équipements mécaniques, électriques et informatiques, produits agricoles, sylvicoles, de la pêche et de l'aquaculture, produits des industries agroalimentaires et produits pharmaceutiques. Les importations françaises s'élèvent à 787 millions d'euros et concernent essentiellement des produits agricoles, principalement du cacao et du café.

Les grands groupes français traditionnellement présents en Afrique sont pour la plupart actifs en Côte d'Ivoire au travers de filiales. On dénombre près de **700 entreprises françaises** dont près de 200 filiales, soit **la plus forte implantation française en Afrique sub-saharienne**. Leur chiffre d'affaires cumulé représente environ 30 % du PIB du pays.

Aujourd'hui, la Côte d'Ivoire est un pays en plein essor, qui bénéficie d'une **politique des transports volontariste**. Les autorités souhaitent en effet développer le **secteur du tourisme** avec la rénovation et

¹ Réponse du Gouvernement aux questions de la commission.

la remise aux normes des hôtels, la construction de nouveaux hébergements et le développement du service de transport routier.

L'accord aérien du 19 octobre 1962, qui régit les relations aériennes entre la France et la Côte d'Ivoire, **n'est pas conforme au droit européen et ne contient pas les clauses requises, notamment en matière de sécurité et de sûreté**. Dès lors, les autorités ivoiriennes de l'aviation civile ont formulé le souhait de moderniser le cadre bilatéral en janvier 2013. La DGAC a répondu favorablement à cette demande en mai 2013, en leur soumettant un projet d'accord aérien. Après des discussions début mars 2016 à Paris, le présent accord a été signé à Abidjan, le 28 avril 2016. Il a pour objet de permettre aux transporteurs aériens français et ivoiriens d'exploiter des lignes entre tout point du territoire français et du territoire ivoirien.

Depuis 2010 et la crise politique en Côte d'Ivoire, **le trafic direct entre la France et la Côte d'Ivoire est en forte croissance** et a plus que triplé pour s'établir en **2017 à près de 380 000 passagers** dont près de 30 % poursuivent leur trajet depuis la France ou la Côte d'Ivoire.

Depuis cette date, **le marché n'est plus desservi que par les compagnies françaises - Air France et Corsair -**, la compagnie Air Côte d'Ivoire, nouvelle compagnie nationale de la Côte d'Ivoire fondée après le dépôt de bilan d'Air Ivoire, qui opérait des vols entre Abidjan et Paris, n'ayant pas repris la desserte et n'opérant d'une manière générale aucun service au-delà de l'Afrique. Pour la saison aéronautique d'été 2018, Air France exploitera 14 fréquences hebdomadaires entre Paris CDG et Abidjan tandis que Corsair exploitera 5 fréquences hebdomadaires entre Orly et Abidjan.

Sur la période considérée le trafic indirect de passagers transitant par un pays tiers a augmenté de +43 %. Il est ainsi passé de 53 000 passagers en 2011 à 76 000 passagers en 2017.

S'agissant des transporteurs du pavillon français, il faut signaler qu'Aigle Azur a été désigné en 2012 pour opérer des services aériens entre la France et la Côte d'Ivoire mais que cette compagnie n'exploite pour l'instant aucun service.

Selon les informations transmises par le MEAE¹, la compagnie Air Côte d'Ivoire a conclu à Abidjan, le 21 octobre 2017, un mémorandum de « partage de codes » avec Air France/KLM.

¹ Réponse du Gouvernement aux questions de la commission.

SECONDE PARTIE : UN CADRE JURIDIQUE BILATÉRAL STABLE POUR L'EXPLOITATION DES SERVICES AÉRIENS

Les préambules de ces trois accords précisent l'objectif des accords, qui est de compléter la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 en établissant des services aériens entre les territoires respectifs des parties concernées et au-delà. Seul l'article 2 de l'accord aérien avec le Kazakhstan mentionne expressément l'applicabilité de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

L'article 1^{er} de chaque accord définit les termes et expressions utilisées et précise que la ou les annexe(s) (notamment le tableau des routes) font partie intégrante de l'accord en question.

I. LES DROITS D'EXPLOITATION OCTROYÉS : L'EXCLUSION CLASSIQUE DU DROIT DE CABOTAGE

Les Parties aux accords s'accordent, sur la base de la réciprocité, des droits, qui permettent d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux sur des routes spécifiées en annexe des accords.

Détaillés dans l'article 3 de l'accord aérien avec le Kazakhstan et dans l'article 2 des accords signés avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire, il s'agit des droits de survol sans atterrir, du droit d'effectuer des escales à des fins non commerciales par l'entreprise de transport aérien désignée par chaque partie contractante ainsi que la possibilité d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret, du courrier en provenance ou à destination de l'État qui a désigné le transporteur aérien dans le cadre de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, à des points d'escale mentionnés.

En revanche, la convention de Chicago autorisant les pays signataires à refuser toute opération commerciale d'un aéronef étranger sur son territoire (cabotage), les trois accords excluent le droit de cabotage, c'est-à-dire le droit, pour un transporteur aérien d'une partie, d'embarquer sur le territoire de l'autre partie des passagers ou du fret à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre partie.

II. LA DÉSIGNATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS ET LES AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1. La clause de désignation

Chacun de ces accords contient une clause de désignation qui permet aux Parties de désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services aériens. Cette clause est détaillée dans l'article 4 de l'accord avec le Kazakhstan et dans les articles 3 des accords signés avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire.

2. L'autorisation d'exploitation

L'octroi des autorisations est soumis à des conditions, notamment, le transporteur désigné doit être établi sur le territoire de la partie qui le désigne et il doit détenir une licence d'exploitation et un certificat de transporteur aérien valables.

Un contrôle réglementaire effectif du transporteur doit en outre être exercé par l'État responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien. Ce dernier doit satisfaire aux conditions prescrites en matière de transport international par la partie contractante conformément aux dispositions de la convention de Chicago.

Ces autorisations d'exploitation peuvent être révoquées dans des conditions précisées à l'article 5 de l'accord aérien avec le Kazakhstan et aux articles 4 des accords avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire, l'objectif étant de sanctionner les transporteurs aériens qui ne rempliraient plus les critères de désignation.

Ainsi, le défaut d'établissement du transporteur aérien désigné par l'autre partie contractante sur son territoire, de même que l'absence de contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien par l'État responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien, sont des motifs de révocation ou de suspension de l'autorisation d'exploitation, communs aux trois accords.

3. L'approbation des programmes d'exploitation

Aux termes de l'article 13 de l'accord avec l'Ouzbékistan et des articles 17 des accords signés avec le Kazakhstan et la Côte d'Ivoire, les transporteurs aériens désignés ont l'obligation de soumettre leurs programmes d'exploitation pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante dans un délai d'au moins trente jours avant le début de l'exploitation.

Ces programmes doivent préciser notamment les horaires, la fréquence des liaisons, les types d'aéronefs ainsi que la configuration et le nombre de sièges mis à disposition du public.

Toute modification ultérieure doit également être soumise pour approbation.

III. LES PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES AGRÉÉS

1. Des possibilités équitables et égales pour les transporteurs aériens

Selon ces principes exposés aux articles 5 des accords avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire ainsi qu'à l'article 6 de l'accord avec le Kazakhstan, les deux parties doivent veiller à ce que les transporteurs aériens désignés disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services aériens, et que les services offerts par les transporteurs aériens soient une réponse appropriée aux besoins de la clientèle.

L'article 6 précité de l'accord avec le Kazakhstan ajoute que les capacités et fréquences maximales exploitables font l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux parties.

2. L'application des lois, règlements et procédures de chaque partie contractante

Aux termes de l'article 7 de chacun des trois accords aériens, la législation de chacune des parties contractantes relative à l'entrée ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou liée à l'exploitation des aéronefs durant leur séjour sur le territoire, s'applique aux aéronefs des entreprises désignées par l'autre partie contractante de même qu'aux passagers, aux bagages, à l'équipage ainsi qu'au fret.

L'article 12 de l'accord aérien signé avec le Kazakhstan ajoute que les parties contractantes ne doivent pas imposer au transporteur aérien désigné des obligations réglementaires incompatibles avec les fins de l'accord.

3. Le principe de reconnaissance de la validité des certificats et des licences

L'article 8 de chacun des trois accords aériens pose le principe selon lequel la validité des certificats de navigabilité, des brevets d'aptitude et des licences est reconnue par les parties contractantes, sous réserve du respect des normes d'obtention ou de validation d'un niveau au moins égal aux normes minimales établies en application de la convention de Chicago.

IV. LE RESPECT D'UNE CONCURRENCE LOYALE DANS LES ACCORDS CONCLUS AVEC L'OUZBÉKISTAN ET LA CÔTE D'IVOIRE

Le respect d'une concurrence loyale fait l'objet des articles 6 des accords avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire. L'accord conclu entre la France et le Kazakhstan ne contient pas de clause de concurrence loyale.

Les articles 6 des accords aériens signés respectivement avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire précisent que les parties contractantes reconnaissent que leur objectif commun est de disposer d'un environnement concurrentiel et loyal et de possibilités équitables et égales pour permettre aux transporteurs aériens de deux parties de se concurrencer, en éliminant toutes formes de discrimination ou de pratiques déloyales.

En outre, l'article 6 de l'accord signé avec l'Ouzbékistan traite de la question des subventions et aides publiques qui ne doivent pas fausser la concurrence ainsi que de l'application de la législation antitrust.

V. LE RENFORCEMENT DES NORMES DE SÉCURITÉ

La sécurité relève du respect des règles d'exploitation des aéronefs et des installations par les personnels qui en ont la charge.

L'article 9 de chacun des trois accords aériens prévoit que chaque partie contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre partie contractante et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans un délai de 30 jours à compter de la date de la demande.

Si, à l'issue des consultations, l'une des parties estime que les normes minimales de sécurité ne sont pas assurées par l'autre partie, celle-ci doit prendre des mesures correctives appropriées ; à défaut, ce non-respect peut être une cause de suspension, de modification ou de révocation d'une autorisation d'exploitation.

Les aéronefs du transporteur aérien désigné peuvent également faire l'objet d'un examen à bord ou à l'extérieur de l'aéronef afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de son équipage ainsi que d'une d'inspection au sol selon une procédure prévue à l'article 9, pour autant que cela n'entraîne pas un retard déraisonnable.

VI. LA COOPÉRATION ET L'ASSISTANCE MUTUELLE CONTRE LES ATTEINTES À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CONFORMÉMENT AU DROIT INTERNATIONAL

La sûreté se rapporte à la protection des personnes, du fret, des installations et des matériels contre des actes malveillants.

Aux articles 10 des accords signés avec la Côte d'Ivoire et l'Ouzbékistan et à l'article 21 de l'accord signé avec le Kazakhstan, les parties réaffirment que leur obligation mutuelle de garantir la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante des présents accords, conformément à leurs droits et obligations résultant du droit international et notamment des accords multilatéraux mentionnés au paragraphe 1^{er} des articles précités.

Dans leurs relations mutuelles, les parties agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale, et désignées comme annexes à la convention de Chicago.

Pour le départ ou durant le séjour des aéronefs d'une partie sur le territoire de l'autre partie contractante, la législation en vigueur dans cet État en matière de sûreté de l'aviation doit être respectée.

Par ailleurs, les parties contractantes s'engagent à s'accorder mutuellement toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

En cas d'incident ou de menace d'incident, les parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement à l'incident ou à la menace.

Si une partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre partie ne respecte pas les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation, elle peut demander des consultations immédiates. L'absence d'accord satisfaisant dans un délai de quinze jours après la demande de consultation, constitue un motif pour retirer, révoquer ou limiter les conditions de l'autorisation d'exploitation ou les agréments techniques.

Parmi les accords multilatéraux mentionnés dans les articles précités, il faut notamment relever plusieurs **conventions négociées dans le**

cadre de l'OACI pour promouvoir le développement sûr de l'aviation civile internationale dans le monde et prévenir et réprimer les actes de violence commis contre ou à bord des aéronefs. Elles ont été adoptées suite à la multiplication des actes contre la sûreté de l'aviation civile, à partir de la fin des années 1960, dans un contexte d'internationalisation des mouvements terroristes, et notamment les attentats contre les avions (32 détournements en 1968, près de 80 en 1969, plus de 90 en 1970), parfois accompagnés de la prise en otage des équipages et des passagers, voire de la destruction des aéronefs.

Tout d'abord, **la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963**, est entrée en vigueur le 4 décembre 1969. Selon les informations transmises par le MEAE¹, cette convention vise à lutter contre le phénomène des passagers qui ne respectent pas les règles de conduite à bord des aéronefs ou qui ne suivent pas les instructions des membres de l'équipage. Elle établit les procédures en cas d'infractions aux lois pénales ou d'actes qui, constituant ou non des infractions, peuvent compromettre la sécurité de l'aéronef, de personnes ou de biens à bord. Elle s'applique aux infractions commises ou actes accomplis par une personne à bord d'un aéronef immatriculé dans un État contractant pendant que cet aéronef se trouve, soit en vol, soit à la surface de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun État. Aux fins de la convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin. Pour l'application des pouvoirs reconnus par son titre III au commandant de bord de l'aéronef à l'encontre de passagers ayant commis les infractions ou actes qu'elle vise, la notion d'aéronef en vol s'entend « *depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes les portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement* ».

Cette convention dite « de Tokyo » ne permettant pas toutefois de résoudre le problème essentiel de la répression des actes criminels perpétrés dans le cadre des détournements d'aéronefs, deux autres conventions ont été adoptées par la suite :

- **la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, conclue et ouverte à la signature le 16 décembre 1970 à La Haye**, entrée en vigueur le 14 octobre 1971², impose aux Etats parties d'ériger en infraction pénale internationale la capture illicite d'aéronef civil afin de répondre aux actes de détournement d'avion ;

¹ Réponses du Gouvernement aux questions du Parlement.

² La France a signé cette convention le 16 décembre 1970 à La Haye ; elle est entrée en vigueur pour la France le 18 septembre 1972. Elle a été publiée au Journal officiel de la République française le 23 février 1973 (décret n° 73-171 du 15 février 1973).

- **La convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale¹, conclue et ouverte à la signature le 23 septembre 1971 à Montréal**, entrée en vigueur le 26 janvier 1973, impose aux Etats parties d'ériger en infraction pénale internationale le fait de commettre un acte violent, quelle que soit sa nature, mettant en cause la sûreté d'un aéronef. La convention de Montréal a été complétée par le protocole du 24 février 1988 pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale².

À la suite des attentats commis le 11 septembre 2001 aux Etats-Unis, un renforcement des dispositions de ces deux dernières conventions est apparu nécessaire pour criminaliser un large éventail d'activités et d'actes liés au terrorisme aérien. Une conférence diplomatique des Etats parties aux conventions de Montréal et de La Haye, convoquée à Beijing (Pékin), a ainsi adopté par consensus le 10 septembre 2010 :

- **la convention pour la répression des actes dirigés contre l'aviation civile internationale (dite « convention de Beijing »³)**. Destinée à se substituer à la convention de Montréal de 1971, elle vise à en élargir les dispositions afin de faire face aux nouvelles menaces auxquelles est confrontée l'aviation civile. Elle a notamment été l'occasion d'insérer dans le corpus juridique applicable des incriminations visant la prolifération nucléaire, radiologique, chimique, biologique et balistique par voie aérienne ;

- **et le protocole complémentaire à la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (dit « protocole de Beijing »)**. Il vise à compléter et renforcer les dispositions de la convention de La Haye de 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, afin de faire face aux nouvelles menaces qui pèsent sur l'aviation civile internationale.

Ces derniers textes entreront en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification, d'acceptation, d'adhésion ou d'approbation⁴. Au 17 mai 2018, la convention de Beijing compte douze ratifications, huit adhésions et une acceptation et le protocole complémentaire compte onze ratifications, dix

¹ La France a signé cette convention le 23 septembre 1971 ; elle est entrée en vigueur à son égard le 30 juillet 1976. Elle a été publiée au Journal officiel de la République française le 13 octobre 1976 (décret n° 76-923 du 2 octobre 1976).

² Décret de publication n° 89-815 du 2 novembre 1989 publié au Journal officiel de la République française le 9 novembre 1989

³ La terminologie « convention de Beijing et protocole de Beijing » est celle utilisée par l'OACI tandis que les travaux de ratification des deux instruments en France ont privilégié la terminologie « convention et protocole de Pékin ».

⁴ La France les a ratifiés le 15 décembre 2016 ; ces ratifications ayant fait l'objet d'une autorisation préalable du Parlement par la loi n° 2016-1323 promulguée au Journal officiel de la République française du 8 octobre 2016.

adhésions et une acceptation. Le protocole de Beijing de 2010 est ainsi entré en vigueur entre ses premiers Etats parties, dont la France, depuis le 1^{er} janvier 2018.

Après le renforcement des deux conventions de La Haye et de Montréal visant à lutter contre les infractions commises contre des aéronefs, il est apparu nécessaire de **réviser également la convention de Tokyo afin de renforcer le dispositif applicable vis-à-vis des comportements à l'intérieur de l'aéronef**. L'augmentation constante des incidents d'indiscipline et de perturbation par des passagers, parallèle à la croissance du transport aérien – 300 incidents liés à des comportements nuisibles sont rapportés chaque semaine selon l'Association internationale du transport aérien – illustre en effet que la convention de 1963¹ n'offre pas un cadre juridique suffisamment dissuasif face à ce phénomène. Le processus de ratification par la France du protocole, signé à Montréal le 4 avril 2014, portant amendement de cette convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs est en cours.

Selon les informations transmises par les services du MEAE², **l'Ouzbékistan fait de sa stabilité et de sa sécurité des priorités**. À ce titre, les mesures visant à contrôler les activismes religieux, terroriste et extrémiste se sont multipliées depuis les attentats survenus à Tachkent en 2004. La situation à Tachkent est très calme et le dispositif policier étoffé. Les grands sites touristiques du centre et de l'ouest du pays (Samarcande, Boukhara, Khiva, Noukous) semblent également bien sécurisés alors même que le pays accueille plus d'un million de visiteurs. Aucun incident sécuritaire majeur n'est à relever depuis 2009.

Le Kazakhstan apparaît comme un pays globalement sûr pour les voyageurs qui, jusqu'ici, n'ont pas été concernés par les crimes à caractère crapuleux et certaines actions s'apparentant à du terrorisme qui font d'ailleurs l'objet d'interventions souvent violentes des forces de l'ordre. Depuis 2011, des attentats ont été commis dans les villes pétrolières des oblasts d'Aktobe et d'Atayrau, situées dans l'ouest du pays.

S'agissant de la **Côte d'Ivoire**, la menace terroriste doit être évaluée en tenant compte de l'instabilité chronique dans la bande saharo-sahélienne et de la porosité des frontières. L'attentat perpétré contre la station balnéaire de Grand Bassam en mars 2016 montre que la menace portée par les groupes terroristes est régionale, notamment vers les Etats d'Afrique noire à forte implantation française. Une attaque contre les intérêts français ne peut être exclue sur le territoire ivoirien malgré l'implication des autorités ivoiriennes en matière de lutte contre le terrorisme. **Le dispositif de protection et de sûreté aéroportuaire déployé à l'aéroport d'Abidjan est robuste et cohérent** dans son ensemble et semble en mesure de contenir le niveau de risque sur cet aéroport. **Les mesures de sûreté s'approchent des standards européens**.

¹ La France l'a ratifiée en 1970.

² Réponses du Gouvernement aux questions de la commission.

VII. LES REDEVANCES D'USAGE, LES EXEMPTIONS DE DROITS DE DOUANE ET DE TAXE

L'article 10 de l'accord aérien avec le Kazakhstan et les articles 11 des accords avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire précisent les caractéristiques des redevances d'usage pouvant être perçues par les autorités ou organismes compétents au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires et des installations de sécurité, de sûreté et de navigation aérienne. Elles doivent être justes, raisonnables, non discriminatoires et faire l'objet d'une répartition équitable entre catégories d'usagers. Elles peuvent en outre refléter une part équitable du coût total supporté pour la mise à disposition des installations et services aéroportuaires.

Les installations et services pour lesquels des redevances sont perçues sont fournis sur une base efficace et économique.

L'article 11 de l'accord aérien avec le Kazakhstan et les articles 12 des accords aériens avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire détaillent les cas ainsi que les critères d'exemption, sur la base de la réciprocité, de droits de douane, d'impôts, de droits, de frais d'inspection et de redevances sur l'équipement normal des aéronefs, les carburants, des lubrifiants et des provisions de bord, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord de l'aéronef.

L'article 19 de l'accord signé avec la Côte d'Ivoire précise par ailleurs que le fret et les bagages en transit sont également exonérés et les contrôles simplifiés.

Ces exemptions sont conformes aux pratiques courantes en matière fiscale et douanière vis-à-vis des compagnies aériennes sur le territoire français.

VIII. LES ACTIVITÉS COMMERCIALES ET LES TARIFS

1. La poursuite d'activités commerciales sur le territoire de l'autre partie

Ces activités commerciales font l'objet des articles 13 des accords signés avec le Kazakhstan et la Côte d'Ivoire et de l'article 15 de l'accord avec l'Ouzbékistan.

Les transporteurs aériens désignés ont le droit de vendre des services de transport aérien et activités connexes sur le territoire de l'autre partie contractante.

Pour ce faire, ils ont le droit, sur la base de la réciprocité, d'établir des bureaux et des représentants ainsi que le personnel commercial, d'exploitation et technique nécessaire pour exploiter les services agréés.

Aux termes de l'article 14 des accords aériens signés avec le Kazakhstan et la Côte d'Ivoire ainsi que l'article 16 de l'accord avec l'Ouzbékistan, le transporteur aérien désigné peut conclure des accords de coopération commerciale, des accords de réservation de capacité, de partages de codes, de location ou tout autre accord de coentreprise avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre des parties contractantes, et avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'un pays tiers, en vue de l'exploitation des services agréés.

2. La liberté de tarification à des niveaux raisonnables

L'article 14 de l'accord avec l'Ouzbékistan et les articles 17 des accords signés avec le Kazakhstan et la Côte d'Ivoire indiquent que les tarifs appliqués sont fixés librement à des niveaux raisonnables, en tenant compte de tous les facteurs pertinents, notamment les coûts d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service, l'intérêt du consommateur et d'autres considérations liées au marché.

L'intervention des parties contractantes sur ces tarifs doit se limiter à l'interdiction des tarifs agressifs ou discriminatoires, la protection du consommateur, la protection des transporteurs aériens contre des prix artificiellement bas en raison de subventions directes ou indirectes ou en vue d'éliminer la concurrence.

IX. LES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

L'article 15 §5 de l'accord aérien avec l'Ouzbékistan, l'article 15 de l'accord avec le Kazakhstan et l'article 16 de l'accord avec la Côte d'Ivoire prévoient que, sous réserve des lois et règlements en vigueur dans chaque partie contractante, chaque transporteur aérien a le droit de pratiquer l'auto-assistance ou de choisir un prestataire de services d'assistance en escale sur le territoire de l'autre partie contractante.

X. LE TRANSFERT DES EXCÉDENTS DE RECETTES

L'article 15 §7 de l'accord aérien avec l'Ouzbékistan, l'article 16 de l'accord avec le Kazakhstan et l'article 15 de l'accord avec la Côte d'Ivoire accordent, sur la base de la réciprocité, au transporteur aérien désigné de l'autre partie, le droit de transférer des excédents de recettes vers le ou les territoire(s) de son choix l'excédent des recettes locales tirées de la vente de

services de transport aérien et des activités connexes sur le territoire de l'autre partie contractante.

Les recettes réalisées peuvent également être affectées au règlement de toutes dépenses en rapport avec les activités du transporteur aérien sur le territoire de l'autre partie contractante.

XI. L'ÉCHANGE D'INFORMATIONS ET DE STATISTIQUES RELATIVES AU TRAFIC AÉRIEN

Aux termes de l'article 17 de l'accord avec l'Ouzbékistan et des articles 20 des accords avec le Kazakhstan et la Côte d'Ivoire, les autorités aéronautiques des parties s'engagent à se communiquer mutuellement, sur demande, les statistiques et informations nécessaires relatives au trafic aérien et à l'examen de l'exploitation des services agréés.

XII. LES CONSULTATIONS ET LES MODIFICATIONS

L'article 18 de l'accord avec l'Ouzbékistan, l'article 22 de l'accord aérien avec le Kazakhstan et l'article 21 de l'accord avec la Côte d'Ivoire prévoient que les autorités aéronautiques de chacune des parties contractantes se consultent régulièrement, dans un esprit d'étroite coopération, afin de veiller à la bonne application des principes et des dispositions des présents accords.

Sur demande, des consultations peuvent également être organisées afin de modifier des dispositions des présents accords.

Ces consultations, qui peuvent se tenir verbalement ou par correspondance, ont lieu dans les soixante jours suivant la demande.

XIII. LE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

L'article 19 de l'accord avec l'Ouzbékistan, l'article 22 de l'accord avec la Côte d'Ivoire et l'article 23 de l'accord avec le Kazakhstan prévoient que le règlement des différends se fait en premier lieu par voie de négociations directes.

Si les parties ne parviennent pas à une solution par cette voie, le différend peut être soumis à un tribunal composé de trois arbitres, dont un désigné par chacune des parties contractantes et le troisième, nommé pour les deux premiers, qui exerce les fonctions de président du tribunal. Les parties devront se conformer à toute décision rendue, à défaut, l'autre partie pourra limiter, refuser ou abroger tout droit ou privilège accordé en vertu du présent accord.

XIV. LA COMPATIBILITÉ AVEC LES ACCORDS MULTILATÉRAUX

L'article 21 de l'accord avec l'Ouzbékistan, l'article 24 de l'accord avec le Kazakhstan et l'article 23 de l'accord avec la Côte d'Ivoire précisent que les présents accords aériens doivent être rendus compatibles avec tout accord multilatéral sur le même sujet liant les parties contractantes ultérieurement.

Au besoin, des consultations peuvent être demandées pour vérifier s'il convient de réviser les dispositions des accords.

XV. LES DISPOSITIONS FINALES ET LES ANNEXES

Aux termes de l'article 20 de l'accord avec l'Ouzbékistan, de l'article 26 de l'accord avec le Kazakhstan et de l'article 25 de l'accord avec la Côte d'Ivoire, les accords, y compris leurs amendements, sont enregistrés auprès de l'OACI.

L'article 22 de l'accord avec l'Ouzbékistan, l'article 25 de l'accord avec le Kazakhstan et l'article 24 de l'accord avec la Côte d'Ivoire prévoient que les parties peuvent notifier, à tout moment, par écrit et par voie diplomatique leur intention de dénoncer l'accord. Cette notification doit être adressée simultanément à l'OACI. L'accord prend alors fin douze mois après la date de réception de la notification.

L'article 23 de l'accord avec l'Ouzbékistan, l'article 27 de l'accord avec le Kazakhstan et l'article 26 de l'accord avec la Côte d'Ivoire précisent que les présents accords entreront en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la réception de la seconde notification d'achèvement des procédures internes requises.

La partie ouzbèke a achevé les procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord relatif aux services aériens entre la France et l'Ouzbékistan, le 31 octobre 2016.

La procédure de ratification kazakhstanaise est en cours.

Les autorités ivoiriennes n'ont pas encore notifié leur approbation du présent accord relatif aux services aériens entre la France et la Côte d'Ivoire.

L'annexe I des accords (annexe A pour l'accord avec la Côte d'Ivoire) présente le tableau des routes pouvant être exploitées par le ou les transporteurs aériens désignés et fait partie intégrante des accords.

L'accord signé avec la Côte d'Ivoire comporte également une annexe B reprenant la liste des États membres de l'Union européenne et de l'association européenne de libre-échange ainsi qu'une annexe C énumérant les États membres de l'Union économique et monétaire ouest africaine.

CONCLUSION

Après un examen attentif des stipulations de cet accord, **la commission a adopté ce projet de loi** autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan relatif aux services aériens, de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif aux services aériens et de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif aux services aériens.

Ces accords, conformes aux normes internationales et européennes, fixent un cadre stable nécessaire au développement des services aériens entre la France et chacun des pays concernés.

Les nouveaux droits de trafic octroyés par ces accords devraient favoriser l'attractivité de la France ainsi que le développement des relations bilatérales, notamment économiques.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 20 juin 2018, sous la présidence de M. Christian Cambon, président, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a procédé à l'examen du rapport de M. Bernard Fournier sur le projet de loi n° 360 (2017-2018) autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan relatif aux services aériens, de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif aux services aériens et de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif aux services aériens.

Suivant la proposition du rapporteur, la commission a adopté, à l'unanimité, le rapport et le projet de loi précité.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Mardi 12 juin 2018 :

Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères

- Mission des accords et traités

Mme Carine VIALLON, rédactrice

- Direction des Entreprises, de l'économie internationale et de la promotion du tourisme, Mission de soutien aux secteurs stratégiques

M. Victor KARAYAN, rédacteur

- Sous-Direction du Caucase et de l'Asie centrale

Mme Swalie LEFEUVRE, rédactrice

Ministère de la transition écologique et solidaire

- Direction générale de l'Aviation civile, Direction du Transport aérien, Sous-Direction des transporteurs

M. Michel LAMALLE, sous-directeur

M. Arthur DANIN, expert