

Ministère de l'Europe
et des affaires étrangères

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

NOR : EAEJ1736180L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I. Situation de référence

Le transport aérien international entre la France et le Kazakhstan ainsi qu'entre la France et l'Ouzbékistan n'est actuellement régi par aucun accord bilatéral. Pour ce qui concerne la Côte d'Ivoire, les relations aériennes sont réglementées par un accord relatif au transport aérien signé en 1962¹, devenu obsolète en raison de l'évolution du droit (européen notamment²), et que le nouvel accord remplace.

Les trois accords reprennent pour l'essentiel les dispositions contenues dans le modèle d'accord aérien proposé par l'Organisation de l'aviation civile internationale³. La France comme le Kazakhstan, l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire sont parties⁴ à la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944⁵ instituant l'Organisation de l'aviation civile internationale.

¹ Décret n° 63-307 du 20 mars 1963 portant publication de l'accord du 19 octobre 1962 entre la France et la République de Côte d'Ivoire relatif au transport aérien : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000692106

² Voir infra « articulation avec le droit européen ».

³ En pièce jointe.

⁴ Etat des ratifications de la convention relative à l'aviation civile internationale : https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_FR.pdf

Date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (A) : France : 25 mars 1947 ; Côte d'Ivoire : 31 octobre 1960 (A) ; Tadjikistan : 3 septembre 1993 (A) ; Ouzbékistan : 13 octobre 1992 (A).

⁵ Décret n° 47-974 du 31 mai 1947 portant publication de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000482311

II. Historique des négociations

Des consultations sur les services aériens se sont tenues à Paris les 14 et 15 octobre 2014 avec la République du Kazakhstan et ont permis de parapher un projet d'accord aérien. 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 à l'été 2015. L'accord a pu être signé le 21 juin 2016 à Astana.

A la demande des autorités aéronautiques ouzbèkes formulées en septembre 2015, des consultations aéronautiques se sont tenues à Paris les 19 et 20 octobre 2015. Ces négociations se sont tenues dans un climat de confiance permettant aux deux parties de parapher un accord relatif aux services aériens qui a pu être signé à Tachkent le 20 juillet 2016.

Compte tenu de l'ancienneté de l'accord aérien du 19 octobre 1962 qui régit les relations aériennes entre la France et la Côte d'Ivoire, cet accord n'était pas conforme au droit européen et ne contenait pas les clauses requises, notamment en matière de sécurité et de sûreté. En janvier 2013, les autorités ivoiriennes de l'aviation civile ont formulé le souhait de moderniser le cadre bilatéral. La DGAC a répondu favorablement en mai 2013, en leur soumettant un projet d'accord aérien. Des consultations sur les services aériens se sont tenu les 1^{er} et 2 mars 2016 à Paris avec la République de Côte d'Ivoire.

III. Objectifs des accords

Les présents accords bilatéraux de transport aérien permettent de définir un nouveau cadre juridique bilatéral, conforme au droit européen en incluant des clauses modernes de sûreté, de sécurité ainsi que toutes modalités opérationnelles permettant de développer les services aériens. Ils apportent la sécurité juridique nécessaire aux opérations des transporteurs aériens, ainsi assurés de disposer d'un cadre stable.

Ils permettent aux Etats de régler conjointement leurs relations en matière de services aériens internationaux. Ils sont basés sur le principe d'équilibre entre les avantages octroyés, évalués généralement en termes de perspective de trafic aérien ou de recettes réalisées par le transporteur désigné par chaque Etat lors de la négociation. Chacune des autorités aéronautiques s'appuie sur une analyse fine du trafic aérien direct ou indirect (nombre de passagers au départ, en transit et à l'arrivée) et de son évolution pour évaluer le niveau de l'offre et de la demande d'un marché. A partir de ces états statistiques, des prévisions de croissance⁶ du trafic sont définies et servent de bases aux discussions qui ont lieu lors des consultations aéronautiques. C'est notamment à partir de l'analyse des prévisions de recettes et en anticipant la commercialisation d'une nouvelle ligne aérienne que le transporteur aérien désigné aura préalablement étudié la rentabilité d'une nouvelle ligne (équilibre entre l'offre et la demande).

Sur le plan politique, la signature de ces accords témoigne de la volonté des gouvernements de renforcer les liens entre leurs Etats et d'avancer sur des projets de coopérations concrets.

⁶ Pour mémoire, l'association du transport aérien international (IATA) prévoit que le nombre de passagers aériens doublera en 20 ans, tout en prévenant que le protectionnisme pourrait nuire aux perspectives de croissance et évalue à 7,2 milliards le nombre de passagers qui voyageront en avion en 2035, soit près du double des 3,8 milliards de voyageurs aériens enregistrés en 2016.

IV. Conséquences estimées de la mise en œuvre des accords

Ces accords n'emportent pas d'incidences sociales et n'ont pas d'impact sur l'égalité entre les femmes et les hommes. En revanche des conséquences juridiques, économiques et financières, environnementales et administratives méritent d'être soulignées.

1. Conséquences juridiques

Les trois accords visent à mettre en place entre la France et chacun des États concernés 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 2002.

- *Articulation avec les accords ou conventions internationales existantes*

La convention relative à l'aviation civile internationale, dite convention de Chicago, ouverte à la signature le 7 décembre 1944, a mis en place l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dont le rôle principal est d'établir le cadre réglementaire mondial de la sécurité de l'aviation civile internationale. Cette organisation, devenue une institution spécialisée des Nations unies en 1947, a aussi un rôle d'organisation économique des services aériens, qui doivent être établis sur les bases d'une saine concurrence. La France comme le Kazakhstan, l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire sont parties à la convention de Chicago⁷.

En vertu de l'article 1^{er} de cette convention⁸, chaque État dispose d'une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Ainsi, l'article 3 de l'accord avec le Kazakhstan et l'article 2 des accords signés avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire précisent les droits octroyés afin d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées en annexe des accords : droit de survol du territoire de l'autre partie sans atterrir et droit d'effectuer des escales à des fins commerciales par l'entreprise de transport aérien désignée par chaque partie contractante.

En tant qu'instance mondiale de coopération entre ses États membres et la communauté aéronautique mondiale, l'OACI établit et développe des normes et des pratiques recommandées visant à promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale. Ainsi, le Conseil de l'OACI a adopté le 25 juin 1986 une résolution⁹ qui prie instamment tous les États contractants d'insérer dans leurs accords bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation.

Conformément aux recommandations de l'OACI, les présents accords fixent des principes de coopération et d'assistance mutuelle entre les parties contractantes dans le domaine de la sûreté, pour prévenir et traiter les atteintes à la sûreté de l'aviation civile du fait d'actes d'intervention illicites.

⁷ https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_FR.pdf

⁸ Article 1^{er} : « Les États contractants reconnaissent que chaque État a souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire ».

⁹ En annexe

Les accords incluent les dispositions les plus récentes du droit international et du droit européen, relativement à la sécurité des vols (article 10 des accords signés avec la Côte d'Ivoire et l'Ouzbékistan et article 21 de l'accord avec le Kazakhstan) :

- chaque partie peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre partie ;
- une autorisation peut être suspendue ou révoquée par une partie si l'autre ne requiert ou n'applique pas les normes minimales édictées en application de la convention de Chicago, au moment considéré ;
- tout aéronef de l'une des parties peut être soumis par l'autre partie à un examen dit « inspection au sol », à la suite duquel une décision de suspension/modification de l'autorisation d'exploitation peut être prise immédiatement.

Les parties agissent dans le respect du droit international et conformément aux accords multilatéraux en la matière détaillés dans le paragraphe 1 des articles susmentionnés :

- la *convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* signée à Tokyo le 14 septembre 1963 (dite « *convention de Tokyo* »)¹⁰ ;
- la *convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, conclue et ouverte à la signature le 16 décembre 1970 à La Haye (dite « *convention de La Haye* »)¹¹ ;
- la *convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale*, conclue et ouverte à la signature le 23 septembre 1971 à Montréal (dite « *convention de Montréal* »)¹² ;
- le *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*¹³, fait à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988 ;
- la *convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, signée à Montréal le 1^{er} mars 1991¹⁴.

On peut citer également, les deux accords suivants qui ont été adoptés le 10 septembre 2010 sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) : le protocole complémentaire à la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (dit « *protocole de Pékin* ») et une nouvelle convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale (dit « *convention de Pékin* »). Le protocole de Pékin et la convention de Pékin visent à modifier, compléter et renforcer les dispositions, respectivement, de la *convention de La Haye* et de la *convention de Montréal*, afin de faire face aux nouvelles menaces qui pèsent sur l'aviation civile internationale.

¹⁰ La France a signé cette convention le 11 juillet 1969. Elle a été publiée au *Journal officiel* de la République française par décret n° 71-151 du 19 février 1971 : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000878277

¹¹ La France a signé cette convention le 16 décembre 1970 à La Haye. La convention est entrée en vigueur pour la France le 18 septembre 1972. Elle a été publiée au *Journal officiel* de la République française par décret n° 73-171 du 15 février 1973 : http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=19730223&numTexte=&pageDebut=02028&pageFin=

¹² La France a signé cette convention le 23 septembre 1971. Elle est entrée en vigueur pour la France le 30 juillet 1976 et a été publiée au *Journal officiel* de la République française par décret n° 76-923 du 2 octobre 1976 : http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?jsessionid=F28EB06FE797B4495851647FD41C1CE0.tpdila23v_3?cidTexte=JORFTEXT000000333262&dateTexte=

¹³ Cf. décret n° 89-815 du 2 novembre 1989 publié au *Journal officiel* de la République française : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000333262

¹⁴ Cf. décret n° 99-460 du 2 juin 1999 publié au *Journal officiel* de la République française par : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000759918

Ils resteront ouverts à la signature jusqu'à leur entrée en vigueur, le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification¹⁵. La France a signé le protocole de Pékin et la convention de Pékin le 15 avril 2011 à Montréal et a déposé ses instruments de ratification le 15 décembre 2016¹⁶. La Côte d'Ivoire est également partie aux deux accords¹⁷.

Dès leur entrée en vigueur, le protocole de Pékin et la convention de la Haye seront considérés comme un seul et même instrument, qui portera le titre de « *convention de La Haye amendée par le protocole de Pékin de 2010* ». Entre ses États parties, la convention de Pékin se substituera, elle, à la convention de Montréal.

- **Articulation avec le droit européen**

Tirant les conséquences de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (cf. arrêts du 5 novembre 2002, dits « ciel ouvert »¹⁸), les négociations d'accords de services aériens par les États membres sont encadrées par le règlement (CE) 847/2004 du Parlement européen et du Conseil¹⁹ sur la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États-membres et les pays tiers.

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. Le respect du droit européen est assuré par l'inclusion de clauses types²⁰ développées conjointement par la Commission et les États membres. Les accords ne doivent pas comporter de dispositions entravant la libre concurrence. La clause de désignation des transporteurs aériens est l'élément central de ce 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 concerné²¹.

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, en informe 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.

¹⁵ - Convention de Pékin : 32 signatures, 10 ratifications, 7 adhésions, 1 acceptation (au 21/09/2017) ; Dix-huit États sont donc parties à la convention.

- Protocole de Pékin : 34 signatures, parmi lesquelles 9 ont transmis leur instrument de ratification au dépositaire, et 9 adhésions et 1 acceptation (au 21/09/2017). Dix-neuf États sont donc Parties au protocole.

¹⁶ LOI n° 2016-1323 du 7 octobre 2016 autorisant la ratification de la convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale et du protocole complémentaire à la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2016/10/7/MAEJ1528644L/jo/texte>

¹⁷ Convention de Pékin : La Côte d'Ivoire a déposé son instrument de ratification après l'avoir signée le 20 mars 2015 ; protocole de Pékin : la Côte d'Ivoire a déposé son instrument de ratification après l'avoir signée le 20 mars 2015.

¹⁸ <https://curia.europa.eu/fr/actu/communiqués/cp02/aff/cp0289fr.htm>

Cour de justice de l'Union européenne : <http://curia.europa.eu/> - 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.

¹⁹ http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_services/l24260_fr.htm

²⁰ Clauses communautaires type : désignation des transporteurs aériens et révocation, assistance en escale. L'accord contient par ailleurs les clauses recommandées en matière de tarifs, de sécurité et de taxation du carburant sur les liaisons intracommunautaires ou domestiques.

²¹ Cf. article 4 de l'accord avec le Kazakhstan et dans l'article 3 des accords signés avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire.

Le résultat des négociations est transmis à la Commission, qui autorise la signature de l'accord bilatéral ou son application provisoire lorsque l'accord ne comporte pas l'ensemble des clauses pertinentes. En application de cette procédure de notification, la Commission européenne a jugé que les accords négociés par la France avec chacun des trois États concernés étaient conformes au droit européen (voir notifications ci-jointes).

- *Articulation avec le droit interne*

L'entrée en vigueur de ces trois accords ne nécessitera aucune modification de la législation interne.

Ils comprennent tous trois un article portant sur les droits de douane et taxes (article 11 de l'accord avec le Kazakhstan et article 12 des accords avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire) qui instaure des exemptions de nature douanière et fiscale pour l'équipement normal des aéronefs, les carburants et lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces détachées, y compris les moteurs, les provisions de bord, les équipements destinés à l'exploitation et l'entretien de l'avion ainsi que les documents publicitaires promotionnels. Ces exemptions sont standards pour ce type d'accord bilatéral²², conformes à la réglementation internationale en la matière, à la convention de Chicago ainsi qu'aux pratiques de l'industrie du transport aérien.

Les exemptions prévues par les accords examinés n'impliquent aucun changement de législation ou de réglementation, car elles sont déjà prévues en droit français :

❖ Pour la TVA, par l'article 262 du code général des impôts (II 4° à 8°)²³ qui prévoit que : « II. Sont également exonérés de la taxe sur la valeur ajoutée : (...) 4° Les opérations de livraison, de transformation, de réparation, d'entretien, d'affrètement et de location portant sur les aéronefs utilisés par des compagnies de navigation aérienne dont les services à destination ou en provenance de l'étranger ou des collectivités et départements d'outre-mer, à l'exclusion de la France métropolitaine, représentent au moins 80 % des services qu'elles exploitent ; 5° Les opérations de livraison, de location, de réparation et d'entretien portant sur des objets destinés à être incorporés dans ces aéronefs ou utilisés pour leur exploitation en vol ; 6° Les livraisons de biens destinés à l'avitaillement des bateaux et des aéronefs désignés aux 2° et 4°, ainsi que des bateaux de guerre, tels qu'ils sont définis à la sous-position 89-01 du tarif douanier commun, à l'exclusion des provisions de bord destinées aux bateaux affectés à la petite pêche côtière ; 7° Les prestations de services effectuées pour les besoins directs des bateaux ou des aéronefs désignés aux 2° et 4° et de leur cargaison ; 8° Les transports aériens ou maritimes de voyageurs en provenance ou à destination de l'étranger ou des collectivités et départements d'outre-mer (...)».

❖ Pour les droits d'accises, par l'article 302 F bis du code général des impôts²⁴ qui précise que : « Sont exonérés des droits d'accises exigibles lors de la mise à la consommation les alcools, boissons alcooliques et tabacs manufacturés : 1° Détenus dans les comptoirs de vente situés dans l'enceinte d'un aéroport ou d'un port, et destinés à faire l'objet de livraisons à emporter dans les bagages personnels des voyageurs se rendant par la voie aérienne ou maritime dans un pays non compris dans le territoire communautaire ; 2° Destinés à faire l'objet de livraisons à emporter dans les bagages personnels des voyageurs, effectuées à bord d'un avion ou d'un bateau au cours d'un transport à destination d'un pays non compris dans le territoire communautaire ; 3° Destinés à l'avitaillement des navires effectuant une navigation maritime, à l'exclusion des navires de plaisance ou de sport, ainsi que des aéronefs effectuant des liaisons commerciales. Pour les droits d'accises au sens du présent code, ne sont considérés

²² Voir modèles de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

²³ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006069577&idArticle=LEGIARTI000023412205>

²⁴ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006069577&idArticle=LEGIARTI000006304985>

comme biens d'avitaillement que les alcools, boissons alcooliques et tabacs manufacturés, exclusivement destinés à être consommés à bord desdits moyens de transport par les membres de l'équipage ou par les passagers. ».

2. Conséquences économiques

Sur le plan économique, ces accords fixent un cadre stable, nécessaire au développement des services aériens, jusqu'ici soumis (pour les Etats dont les relations aériennes n'étaient pas réglementées par un accord relatif au transport aérien) aux aléas des relations entre les autorités des États concernés.

La politique bilatérale en matière de transport aérien vise, en fonction du contexte prévalant pour chaque cadre économique et juridique considéré, à articuler la promotion des intérêts industriels et commerciaux du pavillon français aux exigences de connectivité directe et d'attractivité du territoire ainsi qu'aux opportunités de développement des échanges touristiques et économiques. Ainsi, l'obtention de nouveaux droits de trafic négociés dans le cadre de consultations aéronautiques constitue une opportunité pour dynamiser l'attractivité et la connectivité aérienne directe de la France en répondant favorablement aux demandes d'augmentation de capacités des compagnies aériennes.

- ✓ Le Kazakhstan, confronté à la saturation de ses aéroports, a décidé de développer ses compagnies aériennes. Principaux hubs du pays, les aéroports d'Almaty et d'Astana ont accueilli 4,9 millions et 3,4 millions de passagers respectivement en 2015. La construction en cours d'un nouveau terminal passager à l'aéroport international d'Astana devrait permettre de doubler la capacité maximale de l'aéroport, portée à 7,5 millions de passagers par an. Une ligne aérienne directe entre Astana et Paris a été inaugurée le 29 mars 2015. Opérée par Air Astana, cette ligne compte trois liaisons hebdomadaires en été et deux en hiver. Plusieurs autres compagnies internationales opèrent par ailleurs des vols réguliers vers et depuis le Kazakhstan : Lufthansa, Aeroflot, Flydubai, Turkish Airlines, China Southern Airlines²⁵. Lors du salon aéronautique Farnborough airshow 2015, Air Astana, principale compagnie aérienne du Kazakhstan, a annoncé l'acquisition de onze appareils Airbus de la famille A320 Neo²⁶. Ces nouveaux avions entreront progressivement en service jusqu'en 2019 (le premier appareil ayant été livré en 2016).
- ✓ La croissance des liaisons aériennes entre la France et l'Ouzbékistan renforce les conditions favorables au soutien et au développement du secteur touristique. Le développement du tourisme est en effet une priorité nationale ouzbèke : 2 millions de touristes se rendent en Ouzbékistan chaque année et le secteur du tourisme génère un chiffre d'affaires de 170 millions de dollars par an²⁷. La position centrale de la France en Europe occidentale et le contingent actuel de touristes français²⁸, le plus élevé des pays européens (plus de 8 000 en 2015), sont deux arguments majeurs pour faire de la France le principal point d'embarquement touristique européen à destination de l'Ouzbékistan.
- ✓ La Côte d'Ivoire est aujourd'hui un pays en plein essor, qui bénéficie d'une politique des transports volontariste appelée à contribuer au développement du secteur du tourisme que les autorités ivoiriennes souhaitent accompagner. Les transporteurs aériens désignés par chaque pays pourront ainsi opérer en respectant les règles de concurrence loyale et équitable.

²⁵ Source direction générale du Trésor « les transports au Kazakhstan » : <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Ressources/File/433055>

²⁶ AirAstana opère d'ores et déjà treize appareils de la gamme Airbus A320 pour une flotte totale de 31 avions.

²⁷ Source : Uzbektourisme, agence d'Etat chargée du développement du tourisme.

²⁸ Les Français représentent le principal contingent de touristes occidentaux avec 15.000 visiteurs par an (source Uzbektourisme).

3. Conséquences financières

Les accords prévoient des exemptions de droits, de nature fiscale et douanière, sur différents biens et services nécessaires à l'exploitation des services aériens internationaux (article 11 de l'accord avec le Kazakhstan, article 12 des accords avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire).

L'entrée en vigueur des accords n'impliquera pas de modification des pratiques en matière fiscale et douanière vis-à-vis des compagnies aériennes sur le territoire français. Elle n'engendrera donc pas de dépenses financières supplémentaires pour l'État. De même, les transporteurs aériens désignés par les autorités françaises ne connaîtront pas de modification de leur situation fiscale et l'accord n'engendrera pas pour elles de dépenses financières supplémentaires.

4. Conséquences environnementales

Ces trois accords relatifs aux services aériens n'emportent aucune conséquence environnementale directe.

La mise en place éventuelle par les compagnies aériennes désignées par la France de nouveaux vols au départ de la France, qui engendrerait une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, découle de choix économiques du ressort de ces compagnies.

5. Conséquences administratives

Les présents accords définissent le nouveau cadre juridique pour les consultations aéronautiques entre les administrations de l'aviation civile française et celles des autres parties contractantes²⁹. Leur mise en œuvre n'entraînera cependant aucune modification organisationnelle ou administrative.

Pour la France, les négociations bilatérales sont menées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC), en liaison avec le ministère de l'Europe et des affaires étrangères (MEAE), dans le cadre d'un mandat validé par le ministre en charge des transports.

La charge de travail induite par ces nouveaux accords (concernant notamment les autorisations d'exploitation, conformément à l'article 4, ou l'approbation des programmes d'exploitation, conformément à l'article 18) font partie des activités classiques des autorités aéronautiques.

V- État des signatures et ratifications

L'accord relatif aux services aériens entre la France et le Kazakhstan a été signé par les autorités du Kazakhstan et par l'ambassadeur de France au Kazakhstan, M. Francis Etienne, le 21 juin 2016 à Astana. Au 1^{er} décembre 2017, la procédure de ratification kazakhstanaise était en cours.

Le 20 juillet 2016, l'accord relatif aux services aériens entre la France et l'Ouzbékistan a été signé par le secrétaire d'Etat chargé du commerce extérieur, de la promotion du tourisme et des Français à l'étranger M. Mathias Fekl. La partie ouzbèke a achevé les procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord le 31 octobre 2016.

²⁹Article 22 de l'accord aérien avec le Kazakhstan, article 18 de l'accord avec l'Ouzbékistan, article 21 de l'accord avec la Côte d'Ivoire

Enfin, M. Gaoussou Toure, ministre des transports de la Côte d'Ivoire, et M. Matthias Fekl ont signé l'accord relatif aux services aériens entre la France et la Côte d'Ivoire le 28 avril 2016 à Abidjan. La procédure de ratification ivoirienne est achevée mais n'a pas encore été notifiée.