

N° 79

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

Enregistré à la Présidence du Sénat le 3 novembre 2009

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant l'approbation du protocole à l'accord du 3 juillet 1995 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume de Bahreïn relatif aux services aériens,

Par M. Roger ROMANI,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Josselin de Rohan, *président* ; MM. Jacques Blanc, Didier Boulaud, Jean-Louis Carrère, Jean-Pierre Chevènement, Robert del Picchia, Jean François-Poncet, Robert Hue, Joseph Kergeris, *vice-présidents* ; Mmes Monique Cerisier-ben Guiga, Joëlle Garriaud-Maylam, MM. André Trillard, André Vantomme, Mme Dominique Voynet, *secrétaires* ; MM. Jean-Etienne Antoinette, Robert Badinter, Jean-Michel Baylet, René Beaumont, Jean-Pierre Bel, Jacques Berthou, Jean Besson, Michel Billout, Didier Borotra, Michel Boutant, Christian Cambon, Marcel-Pierre Cléach, Raymond Couderc, Mme Michelle Demessine, M. André Dulait, Mmes Bernadette Dupont, Josette Durrieu, MM. Jean Faure, Jean-Paul Fournier, Mme Gisèle Gautier, M. Jacques Gautier, Mme Nathalie Goulet, MM. Jean-Noël Guérini, Michel Guerry, Hubert Haenel, Robert Laufoaulu, Simon Loueckhote, Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Rachel Mazuir, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Jean Milhau, Charles Pasqua, Xavier Pintat, Bernard Piras, Christian Poncelet, Yves Pozzo di Borgo, Jean-Pierre Raffarin, Daniel Reiner, Roger Romani, Mme Catherine Tasca.

Voir le(s) numéro(s) :

Assemblée nationale (13^{ème} législ.) : 1432, 1645 et T.A. 278

Sénat : 409 (2008-2009) et 80 (2009-2010)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. LES RELATIONS DE LA FRANCE AVEC LE BAHREÏN	6
A. RELATIONS POLITIQUES.....	6
B. RELATIONS ÉCONOMIQUES	6
C. COOPÉRATION CULTURELLE, SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE	7
D. RELATIONS DANS LE DOMAINE AÉRIEN.....	7
1. <i>Lignes et compagnies aériennes</i>	7
2. <i>Le trafic passager</i>	8
3. <i>Le trafic de fret</i>	10
II. LE PROJET DE LOI SOUMIS A VOTRE APPROBATION	11
A. L'ACCORD DE 1995.....	11
B. LE PROTOCOLE DU 23 FÉVRIER 2004 ET LA MISE EN CONFORMITÉ AVEC LE DROIT COMMUNAUTAIRE	12
C. LE PROTOCOLE DU 27 MARS 2007	13
CONCLUSION	17
EXAMEN EN COMMISSION	18
ANNEXE : LISTE DES 106 ACCORDS AÉRIENS BILATÉRAUX SIGNÉS PAR LA FRANCE	19

Mesdames, Messieurs,

Le protocole signé le 22 mars 2007, à Manama, entre la République française et le Royaume du Bahreïn modifiant l'accord du 3 juillet 1995 relatif aux services aériens, déjà modifié en 2004, a pour objet de renforcer cet accord et de le rendre conforme au droit communautaire.

Votre rapporteur présentera brièvement les relations de notre pays avec le Royaume du Bahreïn, en particulier dans le domaine aérien, avant de préciser le projet de loi soumis à votre approbation.

I. LES RELATIONS DE LA FRANCE AVEC LE BAHREÏN

Le Royaume du Bahreïn a, dans la région du Golfe, un rôle et une influence qui dépassent largement sa taille exigüe. C'est un précurseur en matière de libertés publiques, de tolérance religieuse, d'ouverture culturelle, de promotion des femmes de bonne gouvernance financière, de diversification économique et de régulation du marché du travail. La France entretient avec le Bahreïn des relations cordiales et confiantes dans tous les domaines.

A. RELATIONS POLITIQUES

Les autorités françaises soutiennent la politique d'ouverture du roi Hamad. Celui-ci a effectué plusieurs visites officielles en France, d'abord en tant que prince héritier (1995, 1997), puis en tant que chef d'Etat (1999 - sa première visite de chef d'Etat hors du monde arabe-, 2000, 2001, et 2008).

Les relations franco-bahreïniennes ont été relancées par une accélération des visites officielles françaises à Manama qui a culminé avec la visite du Président de la République, Nicolas Sarkozy, le 11 février 2009.

A cette occasion, il a été possible de se rendre compte que notre pays jouissait au Bahreïn d'un grand crédit, lié à notre action dans le domaine de la culture, notre rôle pilote dans l'Union européenne et notre refus de l'invasion de l'Irak en 2003.

B. RELATIONS ÉCONOMIQUES

La France et le Bahreïn ont conclu plusieurs conventions bilatérales pour favoriser leurs échanges économiques : accord de coopération économique et industrielle du 21 avril 1977, accord de coopération touristique de mars 1980, convention de non-double imposition du 10 mai 1993, accord aérien du 3 juillet 1995, accord de protection et d'encouragement réciproques des investissements du 24 février 2004.

Date signature de la France	Date signature du Bahreïn	Titre
21.04.1977	21.04.1977	Coopération économique et industrielle
03.03.1980	03.03.1980	Jeunesse et sports
03.03.1980	03.03.1980	Coopération touristique
10.05.1993	10.05.1993	Doubles impositions
03.07.1995	03.07.1995	Services aériens
23.02.2004	23.02.2004	Protocole à l'accord aérien du 3 juillet 1995
24.02.2004	24.02.2004	Encouragement et protection réciproques des investissements

La présence économique française au Bahreïn est concentrée sur quatre secteurs : aluminium, pétrole, électricité, banque. Nos exportations ont progressé de 14,8 % en 2008 pour atteindre 150 millions d'euros. Cependant, notre pays ne se place qu'au 11^{ème} rang des fournisseurs du Bahreïn après le Japon, l'Arabie Saoudite, l'Australie, la Chine, les Etats-Unis, l'Allemagne ou encore les Emirats arabes unis. La France est à l'origine de 1 % des investissements directs étrangers reçus par le royaume. Les exportations bahreïniennes vers la France sont constituées en majorité de produits pétroliers raffinés et d'aluminium.

A l'occasion de la réunion de la commission mixte bahreïni-qatarienne en mai 2008, le contrat pour la construction du pont-digue reliant le Qatar au Bahreïn - projet conduit par le consortium *Qatar Development et Vinci Construction* - a été signé. La compagnie bahreïnienne *Gulf Air* a signé, en mai 2008, une commande de 35 Airbus. Dans le domaine de l'électricité et de l'environnement, les entreprises françaises sont de plus en plus présentes. En témoignent le choix de *Suez* pour la construction de la première tranche de la centrale thermique d'Al Dour (signé en août 2008) ainsi que celui de la société constructions industrielles de Méditerranée (CNIM) pour la construction et l'exploitation de la plus grande usine de traitement de déchets de la région.

C. COOPÉRATION CULTURELLE, SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE

Les relations bilatérales de coopération s'inscrivent pour l'essentiel dans le cadre de l'accord de coopération culturelle et technique du 21 avril 1977. La Commission mixte de coopération culturelle, scientifique et technique a tenu sa 11^{ème} session à Paris en avril 2009. La contribution au renforcement de l'Etat de droit, la coopération éducative et linguistique et la santé constituent les priorités actuelles de notre coopération.

Un accord créant la *French Arabian School of Management and Finance*, en partenariat avec les meilleures grandes écoles du réseau de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris et l'Université du Golfe Arabe, a été signé le 18 décembre 2007.

D. RELATIONS DANS LE DOMAINE AÉRIEN

1. Lignes et compagnies aériennes

Il existe une seule ligne directe entre la France et le Bahreïn : Paris-Manama. Jusqu'en 1995, cette ligne a été exploitée par UTA (puis Air France) et Gulf Air.

Gulf Air a été créée en 1950 pour représenter les pays du golfe arabique. Elle a été financée par le Royaume du Bahreïn, l'Émirat du Qatar, les Emirats arabes unis et le Sultanat d'Oman. Depuis, le Qatar s'est retiré pour se

consacrer à Qatar Airways, et l'Emirat d'Abou Dhabi s'est retiré pour fonder la compagnie Etihad Airways.

On signalera, s'agissant des compagnies aériennes basées au Bahreïn, qu'une troisième compagnie aérienne est apparue en 2008 *Bahreïn Air*. Il s'agit d'une compagnie *low cost*, qui n'exploite pas la ligne Paris-Bahreïn, mais limite pour l'instant son activité aux pays du Moyen-Orient.

En nombre de vols, près de 1 000 vols ont été effectués entre Paris et Manama en 2008 en augmentation de 8 % d'une année sur l'autre.

Evolution du nombre de vols annuels de la ligne Paris- Bahreïn

	<i>Air France</i>	<i>Gulf Air</i>	<i>UTA</i>	<i>Total</i>	<i>Evol en %</i>
1989	2	247	293	542	
1990	31	376	136	543	+ 0,2
1991	44	201		245	- 54,9
1992	107	240		347	+ 41,6
1993	162	211		373	+ 7,5
1994	182	219		401	+ 7,5
1995	24	205		229	- 42,9
1996	1	211		212	- 7,4
1997	1	200		201	- 5,2
1998	1	187		188	- 6,5
1999	1	316		317	+ 68,6
2000	1	369		370	+ 16,7
2001	2	214		216	- 41,6
2002		361		361	+ 67,1
2003		422		422	+ 16,9
2004		524		524	+ 24,2
2005	1	566		567	+ 8,2
2006	19	731		750	+ 32,3
2007	191	730		921	+ 22,8
2008	229	767		996	+ 8,1

2. Le trafic passager

En termes de trafic passagers, le Bahreïn est le quatrième aéroport de la région avec sept millions de passagers en 2007. Il se situe loin derrière les Emirats arabes unis, l'Arabie Saoudite et le Qatar. Comme les principaux hubs des pays du Golfe, son activité est en très forte croissance.

<i>trafic passager des aéroports (en millions, données ACI)</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>Var sur la période en %</i>
Oman	3,2	4,4	3,9	+ 21,9
Koweït	5,4	6,1	6,9	+ 27,8
Bahreïn	5,2	6,4	7	+ 34,6
Qatar	7,2	8,7	10,8	+ 50,0
Arabie saoudite	23,7	25,9	26	+ 9,7
Emirats Arabes Unis	30,8	35,5	44	+ 42,9

S'agissant du trafic passagers entre la France et le Bahreïn, on retiendra sa très forte croissance puisque ce trafic a plus que doublé entre 2003 et 2008 passant de 60 000 à 128 000 passagers par an.

trafic passager annuel de la ligne Paris-Bahreïn

	<i>Air France</i>	<i>Gulf Air</i>	<i>UTA</i>	<i>Total</i>	<i>Evol en %</i>
1989		12 068	9 930	21 998	
1990		19 660	4 547	24 207	+ 10,0
1991	545	13 022		13 567	- 44,0
1992	2 446	21 810		24 256	+ 78,8
1993	6 531	19 152		25 683	+ 5,9
1994	5 061	15 139		20 200	- 21,3
1995	932	14 077		15 009	- 25,7
1996		15 639		15 639	+ 4,2
1997		15 428		15 428	- 1,3
1998		15 801		15 801	+ 2,4
1999		35 326		35 326	+ 123,6
2000		25 388		25 388	- 28,1
2001		20 985		20 985	- 17,3
2002		37 137		37 137	+ 77,0
2003		60 441		60 441	+ 62,8
2004		62 262		62 262	+ 3,0
2005		46 596		46 596	- 25,2
2006		109 060		109 060	+ 134,1
2007		123 313		123 313	+ 13,1
2008		127 672		127 672	+ 3,5

Une large part de ce trafic est du trafic de passagers en correspondance au Bahreïn vers une autre destination.

<i>Pays d'origine ou de destination réelle</i>	<i>Nombre de passagers</i>
Thaïlande	39 500
Inde	11 500
Emirats Arabes Unis	8 500
Pakistan	6 500
Oman	6 500
Népal	6 000
Arabie Saoudite	3 000
Philippines	2 000
Koweït	2 000
Qatar	1 500
Malaisie	1 000
Autres	3 000
Total des passagers en correspondance à Bahreïn	91 000

3. Le trafic de fret

Les Emirats arabes unis dominent largement le trafic fret de la région, grâce à l'aéroport de Dubaï, de loin le plus actif de la région. Cette position résulte de la volonté de l'Emirat d'investir massivement dans les infrastructures aéroportuaires et portuaires¹.

Le Bahreïn ne semble pas en mesure de contester cette place à Dubaï. Néanmoins les autorités bahreïnies ont choisi de faire du trafic marchandise aérien l'un des axes du développement de l'économie de leur Etat.

<i>trafic fret (en milliers de tonnes, données ACI)</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>Var sur la période en %</i>
Oman	73,5	97,9	76,5	+ 4,1
Koweït	160,7	166,3	176,2	+ 9,6
Bahreïn	316,9	315,2	341,6	+ 7,8
Qatar	206,5	262,1	358,9	+ 73,8
Arabie Saoudite	482,9	468,7	508,8	+ 5,4
Emirats Arabes Unis	1 752,6	2 015,9	2 259,0	+ 28,9

Le trafic de fret entre la France et le Bahreïn est en forte croissance.

¹ le nouvel aéroport de Dubaï devrait à terme avoir une capacité en fret double de celle de l'aéroport international de Memphis, siège de FedEx, le plus important centre cargo au monde

Evolution du trafic fret annuel de la ligne Paris-Bahreïn (en t)

	<i>Air France</i>	<i>Gulf Air</i>	<i>UTA</i>	<i>Total</i>	<i>Evol en %</i>
1989		466	352	818	
1990	11	900	475	1 386	+ 69,4
1991	45	736		781	- 43,7
1992	167	1 028		1 195	+ 53,0
1993	167	934		1 101	- 7,9
1994	131	699		830	- 24,6
1995	23	532		555	- 33,1
1996	5	789		794	+ 43,1
1997		653		653	- 17,8
1998		727		727	+ 11,3
1999		2 072		2 072	+ 185,0
2000		1 573		1 573	- 24,1
2001	87	1 273		1 360	- 13,5
2002		2 354		2 354	+ 73,1
2003		3 300		3 300	+ 40,2
2004		3 183		3 183	- 3,5
2005		1 431		1 431	- 55,0
2006	100	6 532		6 632	+ 363,5
2007	1 583	6 677		8 260	+ 24,5
2008	2 011	6 896		8 907	+ 7,8

II. LE PROJET DE LOI SOUMIS A VOTRE APPROBATION

La France est signataire de 107 accords bilatéraux relatifs aux services aériens (liste en Annexe 1). L'accord signé avec le Royaume du Bahreïn date de 1995. Il a déjà été révisé en 2004.

A. L'ACCORD DE 1995

Les relations aériennes entre la France et le Bahreïn sont régies par l'accord du 3 juillet 1995 signé à Manama. Cet accord répond au modèle-type de l'accord aérien bilatéral français qui est lui-même inspiré du modèle-type de l'Organisation de l'aviation civile internationale¹. Ce modèle type précise toutes les données qui ressortissent au cadre bilatéral : nombre de compagnies autorisées, fréquences des vols, types d'appareils utilisables, routes autorisées...

¹ L'OACI est une agence spécialisée des Nations unies chargée de la coordination et de la régularisation du transport aérien international. Elle a été instituée par la convention relation à l'aviation internationale civile, signée le 7 décembre 1944 à Chicago.

Bien qu'un très grand nombre de compagnies aériennes soient théoriquement éligibles en vertu de l'article 4 de l'accord de 1995, pour exploiter des services aériens réguliers entre les deux pays, seule la compagnie Gulf Air exploite des services réguliers pour les passagers et le fret, Air France n'effectuant régulièrement que des services de cargo.

B. LE PROTOCOLE DU 23 FÉVRIER 2004 ET LA MISE EN CONFORMITÉ AVEC LE DROIT COMMUNAUTAIRE

Le 5 novembre 2002, la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) a rendu un arrêt dans les affaires que lui avait soumises la Commission à l'encontre de huit Etats membres (Autriche, Belgique, Danemark, Finlande, Allemagne, Luxembourg, Suède et Royaume-Uni) concernant la signature par ces derniers d'accords bilatéraux de services aériens avec les Etats-Unis.

La Cour a considéré que les engagements pris par les Etats membres dans des domaines tels que les systèmes informatisés de réservation (SIR), les tarifs intracommunautaires ou encore les créneaux horaires (slots) dans les aéroports ne respectaient pas la compétence exclusive de la Communauté. Par ailleurs, la Cour a considéré que les Etats membres avaient enfreint l'un des principes de base du Traité, le principe de non-discrimination, car les clauses de nationalité contenues dans ces accords discriminaient, sur la base de la nationalité, ce qui limite la liberté d'établissement des compagnies communautaires.

En juin 2003, les institutions communautaires et l'ensemble des Etats membres ont déterminé les mesures pratiques nécessaires pour prendre en compte les décisions de la CJCE.

Par ailleurs, la Commission européenne a proposé un Règlement instituant un mécanisme de consultation et d'information entre les Etats membres et la Commission sur les négociations en cours et envisagées sur les questions restant de la compétence des Etats membres.

Le 5 juin 2003, le Conseil des ministres a mandaté la Commission pour négocier avec les Etats-Unis et l'ensemble des pays tiers la révision des clauses relatives à la propriété et au contrôle des compagnies aériennes dans les matières relevant de la compétence externe exclusive de la Communauté. Il a également chargé la Commission d'élaborer un projet de Règlement communautaire destiné à encadrer les négociations bilatérales des Etats membres avec les pays tiers.

Cela aboutit au règlement 847/2004 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, entré en vigueur le 1^{er} juin 2004 et nécessitant la mise en conformité des accords bilatéraux existants.

Pour la France, cela concerne 91 accords bilatéraux relatifs aux services aériens, hors Union européenne, sur 107. 42 accords ont été mis en conformité, 49 doivent encore être amendés, dont l'accord avec le Bahreïn.

Pour les accords aériens existants, trois possibilités sont ouvertes pour leur mise en conformité avec le droit européen.

- les Etats membres sont invités à introduire les clauses types et à supprimer les dispositions contraires à la libre concurrence lors de négociations visant, soit à établir un nouvel accord, soit à modifier un accord existant ;

- le Conseil de l'Union européenne du 5 juin 2003 a ouvert la possibilité pour la Commission de mener des négociations avec les pays tiers afin de modifier les dispositions contraires au droit communautaire des accords bilatéraux de l'ensemble des Etats membres par le biais d'un accord-type dit "accord horizontal". A ce jour, 36 accords horizontaux ont été paraphés ou signés ;

- la Commission peut recevoir du Conseil un mandat élargi pour mener des négociations avec des Etats tiers en vue de conclure des "accords globaux" couvrant les différents domaines des relations aériennes internationales. A ce titre, des accords globaux ont déjà été conclus avec les Etats-Unis, le Maroc, le Canada et les pays des Balkans et des mandats ont été donnés à la Commission pour Israël, la Jordanie, l'Ukraine, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Tunisie, l'Algérie et le Liban.

Le protocole signé le 23 février au Bahreïn appartient à la première catégorie. Il a permis de rendre conforme les clauses de désignation et de révocation des compagnies avec le droit communautaire. La France peut désormais désigner, dans le cadre de l'accord bilatéral, une compagnie communautaire établie en France pour exploiter des services aériens réguliers entre les deux pays. Cette possibilité n'a pas encore été utilisée.

Le protocole de 2004 a également permis d'adopter des clauses relatives au partage des codes et à la sécurité de l'aviation et de modifier le tableau des routes aériennes.

C. LE PROTOCOLE DU 27 MARS 2007

Le protocole signé à Manama le 27 mars 2007 complète la première avancée faite en 2004 et permet d'amender l'accord aérien bilatéral pour le rendre conforme au droit communautaire en matière de tarifs, taxation des carburants et d'assistance en escale.

Ce protocole a été négocié à l'initiative du Bahreïn qui souhaitait organiser des consultations aéronautiques afin d'augmenter le nombre de services aériens entre les deux pays. En contrepartie, la France a obtenu la modernisation de l'accord.

Désormais, les relations aériennes entre les deux Etats sont régies par les clauses les plus modernes en la matière.

L'**article premier** sur les tarifs supprime la clause d'entente tarifaire qui existait dans l'accord de 1995, non conforme au droit communautaire de la concurrence, et décrit les dispositions liées à l'approbation et à la désapprobation des tarifs par les autorités aéronautiques compétentes.

En 2003 la Commission avait, au vu des consultations menées en juin 2003 entre les deux pays sans aboutir à l'incorporation de la clause de désignation, fermement rappelé la France à ses obligations ("*Il ne serait pas acceptable que ce point reste ouvert sans résultat probant. Je voudrais vous demander de vous assurer que les clauses communautaires sont bien insérées, aussi rapidement que possible, afin que l'ASA entre la France et le Bahreïn soit totalement conforme à la législation communautaire*").

A l'inverse pour les négociations de mars 2005 ayant initié le protocole du 22 mars 2007, la Commission a tenu compte de l'intention inscrite par les deux parties dans un *mémorandum of understanding* du 21 mars 2005 d'amender l'accord en matière de tarifs.

Il convient de relever que l'utilisation de la formule selon laquelle les tarifs sont fixés à des « **niveaux raisonnables, en tenant compte de tous les facteurs pertinents** » est destinée à rappeler l'attachement de certains pays dont la France à des conditions de concurrence juste et équitable.

Les autorités françaises ont en effet constaté l'existence de conditions de concurrence inégales entre les compagnies du Golfe et les compagnies européennes : régime fiscal applicable aux compagnies et à leurs personnels navigants (absence fréquente d'impôts sur les sociétés et sur le revenu), taxes aéroportuaires fort basses alors que les installations très modernes sont le résultat d'investissements considérables, conditions favorables d'achat du carburant et garantie par l'Etat des emprunts nécessaires à l'achat des flottes.

L'**article 2**, relatif aux exonérations des droits de douane et autres taxes, donne à la France la possibilité de taxer le carburant utilisé sur une route intracommunautaire par une compagnie du Royaume du Bahreïn, par exemple sur le tronçon Paris-Rome d'un vol Paris-Rome-Manama ; tronçon pour lequel une compagnie du Bahreïn aurait les droits de trafic pour transporter des passagers en concurrence avec une ou plusieurs compagnies communautaires.

Cette stipulation est également une clause communautaire et son introduction vise donc également à assurer la conformité au droit communautaire. Il s'agit de permettre à deux Etats membres qui décideraient dans un but environnemental de taxer le carburant utilisé pour les vols entre ces deux Etats d'appliquer ces taxations aux vols opérés par une compagnie du Bahreïn entre ces deux Etats.

L'**article 3** relatif aux activités commerciales donne la possibilité à une compagnie aérienne désignée de choisir librement une compagnie d'assistance en escale ou de s'auto-assister.

Cette stipulation est également une clause communautaire. Son introduction vise donc à assurer la conformité au droit communautaire, plus particulièrement à la directive 96/67/EC sur l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports communautaires. Cette directive prévoit, par exception au principe de libre accès, la possibilité, pour des Etats membres, de limiter le nombre de fournisseurs de services d'assistance en escale et la possibilité, pour les compagnies, d'assurer elles-mêmes leurs propres services, pour des motifs tenant à la sécurité, la sûreté ou les contraintes d'espace ou de capacité.

Concrètement, l'activité des services d'assistance en escale se décompose en onze services distincts. Les autorités françaises ont décidé d'appliquer la possibilité de limiter le nombre de prestataires pour trois services : "opérations en piste", "bagages" et "fret et poste". Le nombre de prestataires est alors limité à cinq.

Pour assurer l'ensemble des services, près de deux cents sociétés (y compris les sous-traitants) interviennent sur les aéroports parisiens. Air France, qui s'auto-assiste et assiste ses partenaires de *SkyTeam*, assure les deux tiers de l'activité. Le tiers restant est fourni par les acteurs majeurs du secteur : ADP (*Alyzia*), le groupe Derichebourg (*Servair*), le groupe WFS, *Swissport* et GEH. A part Air France, seules *Saudi Arabian Airlines* à Roissy et *Lufthansa* à Orly ont opté pour l'auto-assistance, laquelle doit être autorisée.

CONCLUSION

Le protocole, signé le 22 mars 2007 à Manama avec le Bahreïn, s'inscrit dans une politique plus vaste de rénovation de nos accords bilatéraux de transport aérien.

Tous les accords existants sont en cours de révision pour les rendre conformes au droit communautaire et au nouvel environnement d'ouverture des marchés.

L'accord de 1995 avec le Bahreïn est désormais parfaitement conforme au droit communautaire de la concurrence.

Dans ces conditions, votre commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées vous propose d'adopter, selon la procédure simplifiée, le projet de loi visant à autoriser l'approbation du protocole de 2007.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission a examiné le présent rapport lors de sa réunion du 3 novembre 2009.

Après l'exposé du rapporteur, M. Roger Romani, **M. Daniel Reiner** a questionné le rapporteur sur le fait de savoir si l'ouverture de la ligne Paris-Manama s'était traduite par un accroissement effectif de la concurrence, ce qui était l'objectif initialement recherché par la Commission européenne.

En réponse, **M. Roger Romani, rapporteur**, a indiqué que la concurrence ne s'était pas accrue sur la ligne Paris-Manama, mais qu'en revanche, elle était très vive à partir des autres hubs régionaux tels que Dubaï ou Doha.

M. Josselin de Rohan, président, a fait observer que la détermination de la Commission européenne d'ouvrir toutes les liaisons à la concurrence avait poussé à la renégociation des accords maritimes et qu'il s'agissait là d'une farouche volonté des autorités britanniques.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission a adopté le projet de loi et proposé qu'il fasse l'objet d'une procédure d'approbation simplifiée en séance publique.

ANNEXE : LISTE DES 106 ACCORDS AÉRIENS BILATÉRAUX SIGNÉS PAR LA FRANCE

<i>pays</i>	<i>date de signature de l'accord</i>	<i>pays</i>	<i>date de signature de l'accord</i>
ROYAUME-UNI	28 février 1946	GHANA	21 novembre 1969
IRLANDE	16 mai 1946	RÉP. DOMINICAINE	8 décembre 1969
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE	27 juillet 1946	GUATEMALA	11 décembre 1969
TURQUIE	12 octobre 1946	BIRMANIE	11 janvier 1972
GRÈCE	5 mai 1947	RWANDA	10 mai 1973
INDE	16 juillet 1947	IRAN	7 novembre 1973
ITALIE	3 février 1949	CONGO (Brazzaville)	1 janvier 1974
PAKISTAN	31 juillet 1950	CAMEROUN	21 février 1974
ÉGYPTÉ	6 août 1950	BURUNDI	22 mai 1974
ISRAËL	20 avril 1952	LIBYE	24 mai 1974
COLOMBIE	28 avril 1953	CORÉE DU SUD	7 juin 1974
VENEZUELA	13 mai 1954	MALTE	27 juin 1974
ALLEMAGNE	4 octobre 1955	SÉNÉGAL	16 septembre 1974
JAPON	17 janvier 1956	KOWEÏT	5 janvier 1975
MAROC	25 octobre 1957	LAOS	1 avril 1975
PÉROU	23 avril 1959	THAÏLANDE	7 avril 1975
HONGRIE	2 mai 1960	PORTUGAL	30 avril 1975
POLOGNE	25 juin 1960	QATAR	29 octobre 1975
TUNISIE	20 mai 1961	GUYANA	9 mars 1976
MALI	5 août 1961	CANADA	15 juin 1976
GUINÉE	21 mars 1962	GABON	18 février 1977
LUXEMBOURG	29 mars 1962	VIETNAM	14 avril 1977
ROUMANIE	18 mai 1962	TANZANIE	16 juin 1978
NIGER	28 mai 1962	KENYA	3 novembre 1978
BURKINA FASO	29 mai 1962	SEYCHELLES	23 mars 1979
FINLANDE	12 octobre 1962	DJIBOUTI	4 juillet 1979
COTE D'IVOIRE	19 octobre 1962	ÎLE MAURICE	22 novembre 1979
TCHAD	8 janvier 1963	CHILI	6 décembre 1979
CENTRAFRIQUE	18 mai 1963	NIGERIA	9 juin 1980
MAURITANIE	24 octobre 1963	FIDJI	3 juin 1981
BENIN	9 décembre 1963	MALAWI	20 janvier 1982
CONGO RDC (Kinshasa)	10 janvier 1964	TOGO	16 avril 1982
CAMBODGE	15 janvier 1964	ARGENTINE	13 juillet 1983
ÉQUATEUR	3 février 1964	YÉMEN DU SUD	28 juin 1985
OUGANDA	28 juillet 1964	HONGKONG	30 novembre 1990
TRINITÉ ET TOBAGO	12 octobre 1964	MONACO	24 janvier 1991
AUSTRALIE	13 avril 1965	ÉMIRATS ARABES UNIS	9 septembre 1991
HAÏTI	15 juin 1965	MEXIQUE	18 mai 1993
BULGARIE	4 août 1965	AFRIQUE DU SUD	8 octobre 1993
BRÉSIL	29 octobre 1965	CUBA	13 octobre 1993
LIBERIA	13 janvier 1966	UKRAINE	3 mai 1994
SRI LANKA	1 avril 1966	BAHREÏN	3 juillet 1995
SYRIE	7 avril 1966	CROATIE	27 janvier 1997
JORDANIE	30 avril 1966	AZERBAÏDJAN	19 juin 1997
IRAK	19 mai 1966	ETATS UNIS D'AMÉRIQUE	18 juin 1998
CHINE	1 juin 1966	SLOVÉNIE	20 juillet 1998
ZAMBIE	15 décembre 1966	MALDIVES	5 février 2001
YOUgoslavie	23 mars 1967	RUSSIE	4 juillet 2001
MALAISIE	22 mai 1967	MADAGASCAR	21 juillet 2005
SINGAPOUR	29 juin 1967	ALGERIE	11 février 2006
SIERRA LEONE	18 juillet 1967	MACAO	23 mai 2006
NOUVELLE-ZÉLANDE	9 novembre 1967	MONGOLIE	22 février 2007
INDONÉSIE	24 novembre 1967	LIBAN	11 février 2008
PHILIPPINES	29 octobre 1968		