

N° 754

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

Enregistré à la Présidence du Sénat le 17 juin 2026

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 d'Antigua-et-Barbuda relatif aux
services aériens (procédure accélérée) et sur le projet de loi autorisant l'approbation
de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement
de la République unie de Tanzanie relatif aux services aériens (procédure
accélérée),*

Par Mme Mireille JOUVE,

Sénatrice

(1) Cette commission est composée de : M. Cédric Perrin, président ; MM. Pascal Allizard, Olivier Cadic, Mmes Hélène Conway-Mouret, Catherine Dumas, Michelle Gréaume, MM. André Guiol, Jean-Baptiste Lemoyne, Claude Malhuret, Akli Mellouli, Philippe Paul, Rachid Temal, vice-présidents ; M. François Bonneau, Mme Vivette Lopez, MM. Hugues Saury, Jean-Marc Vayssouze-Faure, secrétaires ; M. Étienne Blanc, Mme Valérie Boyer, MM. François-Noël Buffet, Christian Cambon, Mme Marie-Arlette Carlotti, MM. Alain Cazabonne, Olivier Cigolotti, Édouard Courtial, Jérôme Darras, Mme Nicole Duranton, MM. Philippe Folliot, Guillaume Gontard, Mme Sylvie Goy-Chavent, MM. Jean-Pierre Grand, Ludovic Haye, Loïc Hervé, Alain Houpert, Patrice Joly, Mmes Gisèle Jourda, Mireille Jouve, MM. Alain Joyandet, Roger Karoutchi, Ronan Le Gleut, Didier Marie, Pierre Médevielle, Thierry Meignen, Jean-Jacques Panunzi, Mme Évelyne Perrot, MM. Stéphane Ravier, Jean-Luc Ruelle, Bruno Sido, Mickaël Vallet, Robert Wienne Xowie.

Voir les numéros :

Sénat : 555, 556, 755 et 756 (2025-2026)

SOMMAIRE

Pages

INTRODUCTION	7
I. APPROCHE CONTEXTUELLE DE L'ACCORD SIGNÉ AVEC LA RÉPUBLIQUE UNIE DE TANZANIE.....	7
A. LA TANZANIE : LE DÉVELOPPEMENT FRAGILE ET CONTRARIÉ D'UN PAYS AUX MULTIPLES POTENTIELS	7
1. <i>Un territoire contrasté au cœur de l'Afrique de l'Est</i>	7
2. <i>De l'indépendance à nos jours : le difficile chemin vers la modernité</i>	9
3. <i>Les atouts du pays : potentiels naturels et stabilité</i>	10
a) Une situation de carrefour logistique, insuffisamment affirmée cependant	10
b) Des ressources naturelles riches et variées	10
(1) Une agriculture variée bénéficiant de conditions climatiques et géographiques favorables	10
(2) Mines et hydrocarbures : des richesses convoitées.....	11
c) Un secteur tertiaire en plein essor : entre potentiels et fragilités.....	12
d) Le développement du commerce tanzanien.....	12
e) Des indicateurs économiques globalement encourageants.....	13
(1) Une inflation maîtrisée, de l'ordre de +3,1 % en 2023/2024	13
(2) Un taux d'endettement public, soit 48,7 % du PIB, le plus faible de la Communauté d'Afrique de l'Est	13
(3) Un déficit budgétaire en cours de résorption	13
(4) Un secteur bancaire solide	13
f) L'impact du conflit au Moyen-Orient	13
4. <i>Les ombres au tableau : héritages, fragilités et défis</i>	14
a) Un État de droit malmené	14
(1) La tentation de l'autoritarisme	14
(2) Déplacement de populations et discriminations	15
b) Le défi démographique	15
c) Le développement humain, enjeu majeur des prochaines décennies.....	16
(1) Une pauvreté persistante	16
(2) Un important déficit d'investissements dans le capital humain et les dépenses sociales.....	16
(3) Un environnement des affaires difficile	17
5. <i>Un secteur aérien dans la tourmente</i>	17
a) Des liaisons aériennes peu développées	17
b) La décision de juin 2025	18
6. <i>Une politique étrangère centrée sur l'Afrique orientale</i>	18
B. GENÈSE ET ENJEUX DU TEXTE	20
1. <i>Une relation bilatérale circonspecte mais pragmatique</i>	20
a) Des relations économiques embryonnaires.....	20
b) Un investissement solidaire très présent	21
c) Une récente prise de distance politique.....	22
2. <i>2015-2023 : Genèse et enjeux du texte</i>	23
a) Un accord obsolète datant de 1978	23
b) Historique et enjeux des négociations.....	23
c) Quel sens donner au présent accord dans le contexte politique tanzanien ?	24
II. APPROCHE CONTEXTUELLE DE L'ACCORD SIGNÉ AVEC LE GOVERNEMENT D'ANTIGUA-ET-BARBUDA.....	25
A. LE CONTEXTE DE L'ACCORD	25

1. Un territoire de faible superficie au cœur de l'arc antillais.....	25
2. De l'indépendance à nos jours : une monarchie parlementaire du Commonwealth affirmant progressivement son autonomie.....	26
3. Les atouts du pays : une économie de services portée par le tourisme	27
4. Le secteur aérien, essentiel pour l'économie du pays	28
5. Les ombres au tableau : héritages, fragilités et défis	29
a) Une économie vulnérable, dépendante du tourisme et exposée aux chocs extérieurs.....	29
b) Fiscalité, transparence financière et réputation internationale	29
c) État de droit, gouvernance et équilibre démocratique	30
d) Vulnérabilité climatique et insularité	31
6. Politique étrangère – une diplomatie de diversification dans une Caraïbe sous tension.....	31
a) L'ancrage régional et les relations avec les Antilles	31
b) Les relations avec Cuba.....	32
c) Les relations avec la Chine	33
d) Les relations avec les États-Unis	33
B. GENÈSE ET ENJEUX DU TEXTE	34
1. Une relation bilatérale avec la France globalement peu développée.....	34
2. Genèse et enjeux du texte.....	35
a) Historique et enjeux des négociations.....	35
b) La situation juridique avant la convention : des autorisations au cas par cas.....	36
c) L'avantage de la nouvelle convention.....	36
d) L'état de la ratification côté Antigua-et-Barbuda.....	37
III. DES ACCORDS AÉRIENS REPOSANT SUR UN CADRE COMMUN MAIS RÉPONDANT À DES LOGIQUES DISTINCTES.....	37
A. UN MODÈLE CONVENTIONNEL LARGEMENT HARMONISÉ	37
1. Une architecture juridique conforme aux standards contemporains du transport aérien international	37
a) Des accords fondés sur les standards classiques de l'OACI	37
b) Une intégration croissante des exigences du droit de l'Union européenne	38
c) Une sécurisation juridique renforcée des relations aériennes bilatérales	39
2. Une libéralisation encadrée des relations aériennes.....	40
a) Une ouverture économique croissante du transport aérien.....	40
b) Le maintien de mécanismes de régulation et de concurrence loyale	40
c) Une ouverture subordonnée aux exigences internationales de sécurité et d'environnement.....	41
B. DEUX ACCORDS RÉPONDANT À DES LOGIQUES DIFFÉRENTES.....	43
1. L'accord avec la Tanzanie : un partenariat structurant mais contraint	44
a) Un accord modernisé à forte dimension économique.....	44
b) Un instrument d'influence régionale dans l'océan Indien.....	44
c) Une portée opérationnelle aujourd'hui limitée par les restrictions européennes ..	45
2. L'accord avec Antigua-et-Barbuda : un cadre juridique au service de la connectivité régionale.....	45
a) L'établissement d'un premier cadre bilatéral aérien	45
b) Un instrument de connectivité régionale dans la Caraïbe.....	45
c) Un marché embryonnaire mais favorisé par un cadre plus libéralisé.....	46
3. Une différenciation révélatrice de l'adaptation pragmatique du modèle bilatéral	46
a) Des accords « sur mesure » adaptés aux intérêts français	46
b) Le maintien d'une logique classique de souveraineté aérienne	47
c) Une modernisation du réseau conventionnel français à coût budgétaire limité ..	47

EXAMEN EN COMMISSION.....	49
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	55
ANNEXE 1 : TABLEAUX DES ROUTES (TANZANIE)	57
ANNEXE 2 : CARTE DE ANTIGUA-ET-BARBUDA.....	58
ANNEXE 3 : FICHE PAYS ANTIGUA-ET-BARBUDA.....	59
ANNEXE 4 : LES NEUF LIBERTÉS DE L’AIR.....	60

INTRODUCTION

Dans un contexte marqué par l'intensification des échanges internationaux et la modernisation progressive du transport aérien mondial, les accords bilatéraux de services aériens demeurent des instruments essentiels de régulation des relations entre États. Ils permettent de définir les conditions juridiques, techniques et économiques d'exploitation des liaisons aériennes internationales, tout en conciliant ouverture des marchés, exigences de sécurité et préservation des souverainetés nationales.

Les deux projets de loi soumis à l'examen du Sénat s'inscrivent dans cette dynamique. Le premier vise à approuver un accord relatif aux services aériens conclu avec le Gouvernement d'Antigua-et-Barbuda, tandis que le second porte sur un nouvel accord conclu avec le Gouvernement de la République unie de Tanzanie destiné à remplacer un cadre conventionnel devenu obsolète.

Si ces deux conventions reposent sur une architecture juridique largement harmonisée, conforme aux standards contemporains du droit aérien international et aux exigences du droit de l'Union européenne, elles répondent néanmoins à des enjeux différenciés selon les partenaires concernés, tant sur le plan économique que stratégique ou territorial.

I. APPROCHE CONTEXTUELLE DE L'ACCORD SIGNÉ AVEC LA RÉPUBLIQUE UNIE DE TANZANIE

Les services aériens constituent pour la Tanzanie un enjeu de développement majeur en raison de l'importance du secteur touristique du pays. Le présent accord intervient dans un contexte où les compagnies aériennes nationales ont été durement affectées par leur classement sur la liste noire de l'Union européenne en juin 2025.

A. LA TANZANIE : LE DÉVELOPPEMENT FRAGILE ET CONTRARIÉ D'UN PAYS AUX MULTIPLES POTENTIELS

1. Un territoire contrasté au cœur de l'Afrique de l'Est

Avec une superficie de **947 300 km²** (soit 1,5 fois la France), la République unie de Tanzanie représente le 13^{ème} pays le plus vaste du continent africain, offrant une mosaïque rare de reliefs, de climats et d'écosystèmes - neiges éternelles du Kilimandjaro, savanes du Serengeti, plateaux semi-arides, forêts montagneuses, littoral de l'océan Indien...

Elle partage ses **frontières avec huit États : le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi, la République démocratique du Congo, la Zambie, le**

La Tanzanie constitue le deuxième pays le plus peuplé de la Communauté d’Afrique de l’Est après la République démocratique du Congo, avec une population de 67,5 millions d’habitants en 2024 - équivalente à la population française - et surtout une **croissance démographique exponentielle** (voir 4. b) ci-après).

2. De l'indépendance à nos jours : le difficile chemin vers la modernité

La République unie de Tanzanie est issue de la **réunion du Tanganyika** (partie continentale du territoire), et de **l'archipel de Zanzibar**, en 1964.

Le Tanganyika avait obtenu l'indépendance du Royaume-Uni le 9 décembre 1961, Zanzibar et Pemba le 10 décembre 1963.

Cette indépendance initia une ère de plus de deux décennies (1964-1985) de gouvernance socialiste, exercée par Julius Nyerere.

Dirigeant particulièrement charismatique¹, surnommé le *mwalimu* (« l'instituteur » en swahili), Julius Nyerere (1922-1999) incarne le panafricanisme, le non-alignement et le socialisme africain, dont il constitue une figure majeure.

Il a conduit, dès les années 1960, une politique socialiste, théorisée dans la déclaration d'*Arusha* qui constitue son manifeste², prônant l'avènement d'une société égalitaire, juste, solidaire et autosuffisante. Sa gouvernance a été notamment marquée par la nationalisation des principales industries et sociétés de services, l'augmentation des impôts en vue d'une plus grande répartition des richesses, et la création, dans le secteur agricole, des communautés villageoises, dites *ujamaas*, organisées selon des principes collectivistes. Définissant l'éducation comme une priorité, Nyerere mit fin à toute discrimination raciale dans les écoles.

Cette période a été également marquée par un conflit sanglant avec l'Ouganda (1978-1980) qui s'acheva avec le renversement du régime d'Idi Amin Dada.

Tirant cependant les conséquences de l'échec de sa politique de développement - la Tanzanie demeurant, au début des années 1980, l'un des pays les plus pauvres du monde -, Julius Nyerere va amorcer au cours de son dernier mandat une libéralisation progressive de l'économie et notamment autoriser la propriété privée des moyens de production.

Il se retire volontairement du pouvoir en 1985.

Ses successeurs - Ali Hassan Mwinyi, puis Benjamin William Mkapa en 1995, Jakaya Kikwete en 2005, John Magufuli en 2015, et enfin Samia Suluhu Hassan³ depuis 2021 - poursuivent la politique de libéralisation économique et de développement du pays en affrontant les difficultés multiples auxquelles

¹ Julius Nyerere était catholique pratiquant ; l'Église catholique l'a déclaré serviteur de Dieu, et une requête en vue de sa canonisation a été adressée en 2006.

² La Déclaration d'*Arusha*, prononcée le 5 février 1967 par Julius Nyerere, définit les grandes lignes de l'*Ujamaa*, et notamment le développement de l'économie à travers un socialisme africain et la mise en place d'une administration de village via un programme de « villagisation ».

³ Samia Suluhu Hassan (parti Chama cha Mapinduzi, dit CCM) a été réélue pour un second mandat en octobre 2025, dans des conditions contestées (voir 4. a) ci-après).

le pays est confronté : crise économique, épidémie du SIDA, afflux de réfugiés, corruption endémique...

3. Les atouts du pays : potentiels naturels et stabilité

a) Une situation de carrefour logistique, insuffisamment affirmée cependant

Avec sa longue côte bordant l'Océan indien, depuis Tanga au nord jusqu'à Mtwara au sud, et la situation particulièrement stratégique du port de Dar es Salam, la Tanzanie fait figure de **porte d'entrée pour le commerce régional avec les territoires enclavés d'Afrique centrale et orientale**. Forte de cet atout géographique, elle aspire légitimement à se positionner dans la compétition logistique est-africaine¹.

Pour profiter pleinement de cet atout, le pays devra cependant **renforcer ses infrastructures² routières et ferroviaires, encore insuffisantes pour une réelle montée en puissance dans le domaine logistique**.

b) Des ressources naturelles riches et variées

L'économie tanzanienne est soutenue par **l'agriculture, les mines et les services**, qui constituent pour elle autant d'atouts diversifiés et fiables, bien qu'insuffisamment exploités.

(1) Une agriculture variée bénéficiant de conditions climatiques et géographiques favorables

L'agriculture, majoritairement de subsistance, représente encore 23,7% du PIB tanzanien et occupe 65,4 % de la population active du pays.

Même si seulement 15% des terres tanzaniennes sont considérées comme arables, le pays possède, grâce à sa diversité climatique et géographique, **l'une des plus grandes variétés de cultures d'Afrique** : sa production céréalière atteint près de 14 millions de tonnes en 2024 ; elle produit également du tabac, du café, des noix de cajou, du thé, des clous de girofle, du coton et du sisal.

¹ Voir notamment : *La Tanzanie cherche un prêt pour construire de nouvelles installations au port de Dar es-Salam*, Agence Ecofin, 5 février 2026.

² La Tanzanie a mis en oeuvre en 2015 un vaste Programme d'appui au secteur des transports (TSSP), qui comprend des interventions dans les sous-secteurs des transports routier, ferroviaire et aérien.

Elle a été le premier pays au monde à recourir au plan en dix étapes du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière (UNRSC) en 2022.

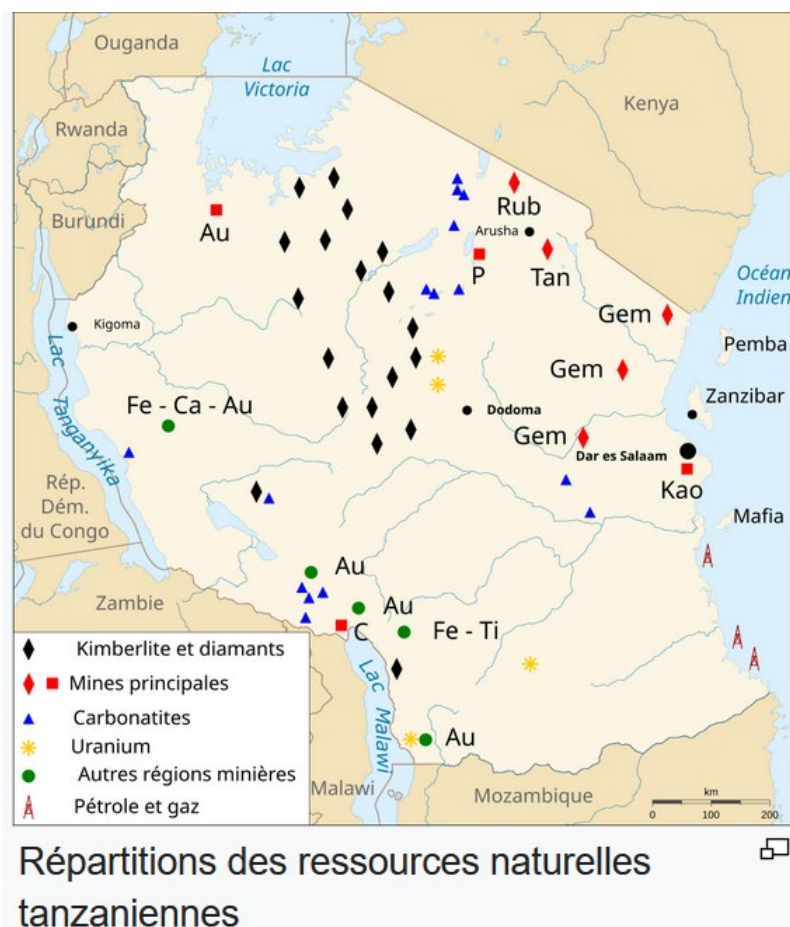
Elle a bénéficié en 2025 de la part de la Banque africaine de développement (BAD) d'une enveloppe de 2,5 milliards de dollars pour le développement de projets d'infrastructures prioritaires en Tanzanie, et notamment le tronçon routier clé de la route Tanzanie-Kenya entre Bagamoyo et Malindi.

L'élevage, essentiellement bovin et ovin, représente également une composante majeure de son agriculture, la Tanzanie possédant notamment le deuxième plus important cheptel bovin du continent africain après l'Éthiopie.

(2) Mines et hydrocarbures : des richesses convoitées

Avec notamment d'importantes réserves d'or, de diamant, de fer, de charbon, de nickel, de tanzanite, d'étain, d'uranium et de pierres précieuses, le secteur minier représente 9,1% du PIB du pays.

La Tanzanie dispose également d'un important potentiel en matière d'énergie hydroélectrique et de gaz naturel, tous deux en pleine croissance.



Sources : Mantra Resources, Resourceinvestor.com, Gouvernement tanzanien

Un vaste programme de restructuration du secteur minier, engagé en 2017 par le président John Magufuli, avait été l'occasion notamment d'un réexamen des contrats miniers signés avec les investisseurs internationaux, d'une annulation des licences minières inactives au profit des mineurs artisanaux et d'une campagne de redressements fiscaux. Ce panel de mesures volontaristes avait permis l'assainissement et la relative montée en puissance du secteur. Cette dynamique de croissance pourrait se poursuivre au cours des prochaines années, sous l'impulsion de nouveaux projets, notamment le

projet de nickel Kabanga de Lifezone Metals, les projets de graphite Mahenge (Black Rock Mining), Nachu (Magnis) ou encore Epanko (EcoGraf), ainsi que la mine d'or Nyanzaga que Perseus Mining envisage de mettre en service d'ici 2027.

c) Un secteur tertiaire en plein essor : entre potentiels et fragilités

Avec ses nombreux parcs naturels – les vastes savanes du Serengeti, le Tarangire, le lac Manyara ou le cratère du N'Gorongoro – qui abritent lions, éléphants, rhinocéros, guépards, léopards, hyènes, chacals, girafes, hippopotames, crocodiles, etc..., mais aussi les magnifiques plages de Zanzibar, la Tanzanie dispose d'un **fort attrait touristique**, dont le pays entend bien tirer le meilleur parti.

Depuis 2016, les autorités tanzaniennes ont accompli d'importants efforts en matière de protection des espèces menacées, et notamment de lutte contre le braconnage, permettant un repeuplement des éléphants et des rhinocéros.

Le secteur touristique (soit 17% du PIB), bien que pâtissant de ses infrastructures parfois rudimentaires et de la concurrence kenyane, avait réussi jusqu'en 2025 (plus de 2 millions de visiteurs), une montée en puissance qui lui avait valu de se hisser dans le **top 10 des voyages long-courriers pour les français**, et même en première place pour les safaris.

Le mois de juin 2025 a marqué un brutal coup d'arrêt à cette success-story, avec la décision de l'Union européenne de placer sur liste noire l'ensemble des 35 compagnies aériennes tanzaniennes en raison de carences concernant la sécurité des vols (voir 5. b) ci-après).

Quant aux secteurs des télécommunications, de la logistique, du transport, de la finance, ils participent également au développement du secteur tertiaire tanzanien.

d) Le développement du commerce tanzanien

Sa situation de carrefour logistique régional, avec notamment l'atout majeur constitué par le port de Dar es Salam, a permis à la Tanzanie de se positionner commercialement comme un acteur important en Afrique orientale.

Le déficit de la balance commerciale tanzanienne, qui atteignait **2,4 milliards de dollars en 2024, a pu être ramené à 2 milliards de dollars en 2025, soit une amélioration de 15,3 %** qui s'explique principalement par la forte progression des exportations, notamment dans les services, ainsi que par une croissance maîtrisée des importations.

Les principales exportations tanzaniennes sont l'or, les minerais, les produits agricoles (café, thé, noix de cajou, tabac, coton), ainsi que les services de tourisme. Les importations concernent par ordre d'importance les produits pétroliers, les équipements industriels, les véhicules, les engrais, les produits manufacturés et les produits pharmaceutiques.

Ses principaux partenaires sont la **Chine, l'Inde, les Émirats arabes unis, l'Union européenne, le Kenya et l'Afrique du Sud.**

e) Des indicateurs économiques globalement encourageants¹

(1) Une inflation maîtrisée, de l'ordre de +3,1 % en 2023/2024

Un nouveau cadre adopté par la *Bank of Tanzania* (BoT) permet notamment de mieux contrôler l'inflation et de gagner la confiance des investisseurs. Cette stabilité de l'inflation est en outre favorisée par le vaste territoire et la richesse climatique du pays, qui renforcent sa résilience face aux aléas climatiques.

(2) Un taux d'endettement public, soit 48,7 % du PIB, le plus faible de la Communauté d'Afrique de l'Est

Il bénéficie d'une gestion rigoureuse – voire quelque peu frileuse – des finances publiques, le pays s'attachant à ne pas dépenser davantage que les ressources qu'il génère².

(3) Un déficit budgétaire en cours de résorption

On observe ainsi une trajectoire vertueuse, qui l'a ramené à 3,1 % du PIB en 2024 contre 4,3 % en 2023.

(4) Un secteur bancaire solide

Bien que fortement concentré (avec 2 banques détenant plus de 50 % des dépôts), il est jugé fiable et bien capitalisé.

Cette gestion globalement prudente et rigoureuse permet à la Tanzanie de bénéficier d'une **croissance dynamique (+5,4 % en 2024**, avec des prévisions de près de 6 % pour 2025 et 2026), supérieures à la moyenne de l'Afrique sub-saharienne (+ 3,8 % en 2024). **Le pays a ainsi pu obtenir en 2020 le statut de « Pays à revenu intermédiaire – tranche inférieure » (PRITI).**

f) L'impact du conflit au Moyen-Orient

La guerre au Moyen-Orient expose cependant l'économie tanzanienne à **des risques substantiels, menaçant ses flux d'approvisionnement essentiels ainsi que les voies de commerce vers et depuis ses principaux partenaires :**

¹ Source pour cette partie : Direction générale du Trésor, www.tresor.economie.gouv.fr/pays/TZ/indicateurs-et-conjoncture.

² Le FMI a cependant réévalué en 2021 le surendettement du pays, le faisant passer de « faible » à « modéré », en raison de la baisse des recettes durant la crise sanitaire.

Les pays du Golfe, qui représentent près de 60% des importations pétrolières du pays, constituent en effet des partenaires stratégiques pour la Tanzanie. Il résulte de cette situation une augmentation du prix de l'essence peu soutenable pour l'économie tanzanienne, qui a eu pour effet la mise à l'arrêt d'une part importante des compagnies de bus du pays.

Par ailleurs, le blocage des voies maritimes a des conséquences lourdes sur le transport maritime et notamment sur l'activité des ports tanzaniens.

C'est ainsi que le secteur agricole (engrais et intrants) à l'import, ainsi que les exportations d'or, sont directement affectées par les perturbations logistiques actuelles.

Le secteur touristique (soit 17% du PIB tanzanien), qui dépend en partie des plateformes aéroportuaires des pays du Golfe, pourrait également à terme pâtir de la crise.

4. Les ombres au tableau : héritages, fragilités et défis

a) Un État de droit malmené

(1) La tentation de l'autoritarisme

Avec une absence d'alternance réelle depuis son accession à l'indépendance, la Tanzanie présente une stabilité politique rare sur le continent africain. **Cette stabilité politique s'impose cependant au détriment des libertés publiques, avec une évolution préoccupante de l'État de droit et une dégradation de la situation en matière de droits humains.**

Si les présidences successives d'Ali Hassan Mwinyi, de Benjamin Mkapa et de Jakaya Kikwete avaient été marquées par une libéralisation progressive de l'économie, l'élection (en 2015) et la réélection (en 2020) de John Magufuli ont vu un virage autoritaire, qui s'est traduit par un recul de la liberté de manifester et de la liberté d'expression, un harcèlement judiciaire de l'opposition et un contrôle resserré des médias.

L'arrivée de Samia Suluhu Hassan à la présidence en mars 2021 avait tout d'abord fait naître l'espoir d'un nouveau départ pour la Tanzanie¹. La nouvelle présidente avait débuté son mandat en multipliant les signes d'ouverture : levée de l'interdiction de rassemblements politiques, retour des figures de l'opposition en exil, engagement en faveur de la liberté de la presse...

Pourtant, la présidente Hassan a rapidement renoué avec les pratiques autoritaires de son prédécesseur : ainsi, les élections générales du 29 octobre 2025, qui ont abouti à sa réélection avec plus de 97% des voix, ont

¹ Son programme, bâti sur les « 4R » : réconciliation, résilience, réformes, reconstruction, devait rompre avec l'héritage populiste et controversé de Magufuli.

fait l'objet d'un scrutin très contesté ; **elles ont été suivies par des manifestations massives, sévèrement réprimées**¹. *Amnesty International*² déplore notamment une importante campagne de répression de la dissidence - opposants, membres de la société civile, journalistes... - au cours de la campagne électorale, accompagnée de disparitions arbitraires, d'actes de torture, de procès et condamnations inévitables, d'un contrôle des médias ainsi que d'une coupure de l'accès à *Internet* pendant 5 jours.

(2) Déplacement de populations et discriminations

Par ailleurs, la défense de la faune sauvage et de son écosystème est devenue en Tanzanie prétexte au déplacement massif de populations masai : ainsi, au motif que les gnous, girafes et antilopes pourraient disparaître de la zone de conservation du Ngorongoro en raison de l'augmentation de l'activité humaine, les familles masai sont invitées à des départs « volontaires » vers d'autres régions³. Dans le même temps, la ministre des ressources naturelles et du tourisme annonçait un quasi-doublement des lits dans la même zone.

Enfin, les ONG pointent de graves **discriminations d'origine superstitieuse à l'encontre des personnes atteintes d'albinisme** ; ces discriminations ont été également condamnées par la Cour africaine des droits de l'homme en février dernier.

b) Le défi démographique

Avec une augmentation de près de 3% par an, la population tanzanienne, soit 67,5 millions d'habitants en 2024, affiche une croissance très rapide, qui pourrait la conduire – selon le modèle mathématique retenu - à un **doublement d'ici 2050**.

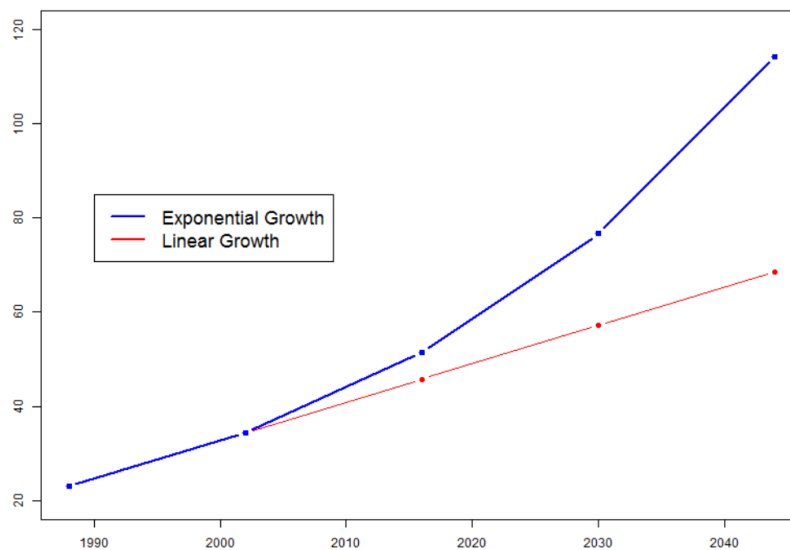
¹Les élections générales du 29 octobre 2025 ont déclenché un mouvement de contestation massif. La présidente sortante, Samia Suluhu Hassan, a en effet été réélue avec plus de 97 % des voix, à la faveur d'un scrutin où les principaux candidats de l'opposition, notamment Tundu Lissu (Chadema) et Luhaga Mpina (ACTWazalendo), avaient été disqualifiés ou emprisonnés pour des motifs politiques ou procéduraux. Le parti au pouvoir, Chama Cha Mapinduzi (CCM), a ainsi remporté la majorité des sièges, tandis que l'opposition dénonçait un processus électoral non conforme aux standards démocratiques. À la suite de ce scrutin, des manifestations massives ont éclaté dans plusieurs villes, notamment à Dar es Salam, Mwanza, Arusha et Songwe. Les forces de sécurité ont alors fait usage de balles réelles, de gaz lacrymogènes et de canons à eau pour disperser les manifestants. 1 000 voire 2000 personnes auraient été tuées lors des trois premiers jours de manifestations. Des arrestations massives et des accusations de trahison ont été portées contre les leaders de l'opposition.

² Source : www.amnesty.fr/pays/tanzanie.

³ Voir à ce sujet :

Tanzanie : Les défenseurs des droits humains contestent la volonté du gouvernement de déplacer les Massai du Ngorongoro (RFI, 1^{er} avril 2026).

En Tanzanie, la relocalisation contestée de familles masai au nom de la défense de la faune (RFI, 17 juin 2022).



Source : Researchgate.net

Actuellement, **45% de la population tanzanienne a moins de 15 ans** : **L'absorption harmonieuse de cette explosion démographique va nécessiter d'importants investissements dans les infrastructures, l'éducation et la santé notamment, que le pays ne semble pas, à ce jour, anticiper à la hauteur des besoins.**

c) Le développement humain, enjeu majeur des prochaines décennies¹

Bien que la Tanzanie ait obtenu le statut de PRITI en 2020, le développement humain n'est pas au rendez-vous. L'indice de développement humain demeure en effet très faible, plaçant la Tanzanie au **167^{ème} rang mondial en 2022**, en régression par rapport à 2010 où le pays était 160^{ème}.

(1) Une pauvreté persistante

Malgré un taux de pauvreté en diminution, **la Tanzanie demeure l'un des pays les plus pauvres au monde**, avec en 2023 **43,5 % de sa population vivant sous le seuil de pauvreté**. Le PIB nominal tanzanien s'élève à 79,6 milliards de dollars en 2024, soit **environ 1 220 dollars par habitant, soit à peine les trois quarts du PIB/habitant moyen de l'Afrique subsaharienne.**

(2) Un important déficit d'investissements dans le capital humain et les dépenses sociales

La Direction générale du Trésor souligne que de nombreuses personnes n'ont pas accès aux services de base (eau, électricité, soins de santé et médicaments) ; le pays présente en outre **un taux élevé de SIDA** ; l'investissement public dans l'éducation, par ailleurs, représente à peine 3,3 % du PIB en 2021, en deçà de la moyenne africaine (5 % en 2020).

¹ *Source pour cette partie : Direction générale du trésor, fiche Tanzanie – Situation économique et financière, 19 mars 2025, par Samuel Lefebvre.*

(3) Un environnement des affaires difficile

Du fait de la persistance d'une **corruption endémique** à tous les étages de l'administration, de l'**insécurité juridique**, mais aussi de l'**engorgement du port de Dar es Salam**, l'économie tanzanienne demeure **structurellement entravée**.

C'est pourquoi la Direction générale du Trésor appelle de ses vœux un changement de modèle économique, préconisant une **transformation de l'économie tanzanienne en une économie semi-industrielle**, ce qui constitue un **défi majeur dans le contexte démographique du pays** décrit au b) ci-dessus.

Comme le souligne Samuel Lefebvre, « si la Tanzanie présente un tableau macroéconomique plutôt favorable, le pays doit se préparer à absorber le doublement de sa population d'ici 2050. En complément d'investissements massifs dans l'éducation et la santé, la Tanzanie a besoin de diversifier son économie insuffisamment inclusive. Cela passe par l'adoption d'un modèle économique semi-industriel qui peine à se concrétiser. »¹

5. Un secteur aérien dans la tourmente

a) Des liaisons aériennes peu développées

Pas plus que les compagnies aériennes tanzaniennes ne sont autorisées à exercer leur activité sur le territoire français, les compagnies françaises ne peuvent opérer à l'intérieur du territoire tanzanien.

À l'heure actuelle, il existe des liaisons directes entre la France et la Tanzanie, opérées par Air France, qui assure des vols entre Paris et Kilimandjaro/Zanzibar² à raison de **5 fois par semaine en période de pointe (décembre, juillet-août) et 3 fois par semaine le reste de l'année**³.

Au total, **66 000 passagers** ont bénéficié en 2023 des liaisons directes⁴ franco-tanzaniennes.

Aucune compagnie tanzanienne ne relie la France métropolitaine.

Aucune liaison directe n'est proposée par une compagnie française ou tanzanienne entre Mayotte et la Tanzanie.

¹ <https://www.tresor.economie.gouv.fr/PagesInternationales> .

² La desserte de Zanzibar, non intégrée au tableau des routes de l'accord de 1978, a été accordée de façon extra-bilatérale en août 2021.

³ À l'exception de la saison creuse touristique, de mi-mars à mi-mai, où elle suspend ses vols.

⁴ Ce nombre ne prend en revanche pas en considération le trafic indirect, transitant principalement par Istanbul (Turkish Airlines), Doha (Qatar Airways), Dubaï (Emirates et Fly Dubai), Addis Abeba (Ethiopian Airlines) et Nairobi (Kenya Airways).

b) La décision de juin 2025

D'une manière générale, la situation des compagnies aériennes nationales - dont *Air Tanzania* - est problématique, entre manque d'avions et difficultés financières structurelles. Les coûts d'exploitation liés au carburant et à la maintenance demeurent élevés, l'environnement réglementaire est jugé imprévisible. Enfin la concurrence exercée par la compagnie publique *Air Tanzania* rend la pénétration du marché complexe.

La mise sur liste noire par l'Union européenne de l'ensemble des 35 compagnies tanzaniennes, depuis juin 2025, est venue ajouter un handicap supplémentaire à un secteur déjà fragile.

Les 35 compagnies aériennes tanzaniennes mises sur liste noire par l'Union européenne sont : Adventures Aloft, African Skydive Adventures, Air Excel, Air Tanzania, Arusha Medivac, As Salam Air, Auric Air, Coastal Aviation, Cropcair Aviation, Everett Aviation, Flightlink, Fly Safari Air Link, Fly Zanzibar, Grumeti Air, Jambo Aviation, Kilimedi Air Aviation, Level Up Aviation, Miracle Experience, Mission Aviation Fellowship, My Fly Aviation, Nyssa Balloon Safaris, Pelican Aviation and Tours, Precision Air, Regional Air, Safari Plus, Serengeti Balloon, Shine Aviation, Shine Balloon Safaris, State Aviation, Tanzanair, Tropic Helicopters, Tropical Air, Unity Air et Zantas Air.

La procédure a mis en évidence des lacunes importantes tant au niveau opérationnel que réglementaire. Parmi celles-ci figurent une pénurie de personnel qualifié, l'inefficacité des mécanismes de supervision des opérations de vol et du maintien de navigabilité, ainsi que la non-conformité des autorités de l'aviation civile et des transporteurs certifiés aux normes de sécurité internationales.

Les compagnies aériennes en question poursuivent leur activité sur le territoire national. Cependant la décision n'a pas été sans conséquences pour les tour-opérateurs, qui certes acheminent les touristes en Tanzanie *via* des compagnies non-tanzaniennes, mais recourent aux compagnies locales pour les vols intérieurs (indispensables à l'organisation des circuits touristiques pour rejoindre les parcs naturels du Nord du pays ou Zanzibar) : en effet les voyageurs sont dorénavant tenus de réaliser une information - très rédhibitoire - des passagers sur le classement de ces compagnies. Cette situation a entraîné **l'annulation de très nombreux séjours et menace le secteur touristique**¹. L'impact de cette décision sur le secteur demeure difficile à évaluer ; s'agissant de la clientèle française², une baisse de 30 à 40% depuis l'annonce est constatée.

6. Une politique étrangère centrée sur l'Afrique orientale

Historiquement, la Tanzanie a bénéficié régionalement d'un rayonnement durable hérité de la figure charismatique de Julius Nyerere et de

¹ Voir notamment : *La Tanzanie s'est écroulée « : l'inexorable disgrâce de la destination star des safaris*, par Claire Rodineau, *Le Figaro*, 1^{er} mars 2026.

² Les Français représentaient en 2024 120 000 sur les 2 millions de touristes en Tanzanie.

ses engagements panafricains. Elle est notamment, avec le Kenya et l'Ouganda, l'un des **membres fondateurs de la Communauté des Etats d'Afrique de l'Est** (EAC, recréée en 1999 après sa disparition en 1977), dont elle héberge le siège. Depuis mars 2026, c'est le tanzanien Stéphane Patrick Mbundi qui assure la fonction de Secrétaire général de cette organisation. La Tanzanie est également membre de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), avec quinze autres pays d'Afrique centrale et australe.

Même si la présidente Hassan a récemment opéré une certaine réorientation de la diplomatie tanzanienne, rompant avec le relatif isolationnisme de son prédécesseur John Magufuli, **la Tanzanie demeure peu engagée sur la scène internationale. L'échelon régional demeure sa zone de prédilection**, qu'il s'agisse de créer des synergies, de se positionner dans des rivalités économiques, ou encore d'intervenir en médiation lors de tensions régionales. Historiquement, le pays s'est volontiers mobilisé en réponse aux crises sécuritaires régionales, affirmant une influence discrète mais souvent efficace dans la région.

Durant la guerre d'indépendance du **Mozambique** entre 1964 et 1974, la Tanzanie s'est impliquée aux côtés du mouvement indépendantiste du Front de Libération du Mozambique (FRELIMO) qui s'est opposé aux autorités portugaises. Depuis lors, les relations bilatérales avec son voisin sont bonnes, même si les échanges commerciaux demeurent en-deçà de leur potentiel et que des irritants sécuritaires persistent à la frontière.

A la suite du conflit qui les a opposés en 1978 et 1979, conduisant à la chute du régime d'Idi Amin Dada, la Tanzanie a développé avec l'**Ouganda** une coopération économique active, avec notamment un projet d'oléoduc transfrontalier dit « EACOP ».

La Tanzanie a joué un rôle diplomatique majeur dans l'histoire du **Rwanda**, ayant notamment accueilli les négociations entre le gouvernement du président Juvénal Habyarimana et le Front patriotique rwandais (FPR), qui ont abouti aux **Accords d'Arusha de 1993**, ainsi que le **Tribunal pénal international pour le Rwanda** à Arusha entre 1994 et 2015. Par ailleurs, **sur le plan commercial, le Rwanda dépend de façon significative de la Tanzanie** puisqu'environ 80% de ses importations transitent par le port de Dar es Salam.

En réponse aux crises politiques **burundaises**, les autorités tanzaniennes ont à plusieurs reprises endossé un rôle de facilitateur : le président Julius Nyerere a mené les négociations qui ont abouti à l'Accord d'Arusha en 2000, contribuant à mettre fin à la guerre civile burundaise (1993-2005) ; et le président Benjamin Mkapa a facilité le dialogue politique inter-burundais à la suite de la tentative de coup d'Etat perpétrée par le général Godefroid Niyombare en 2015. En outre, la Tanzanie accueille actuellement près de 130 000 réfugiés burundais ; un récent accord entre les deux pays a pour objectif le rapatriement de 100 000 d'entre eux d'ici juin 2026 ; les ONG dénoncent cependant des rapatriements forcés suite à la fermeture du camp de Nduta¹.

¹ Voir notamment :

Tanzanie : une ONG dénonce le rapatriement forcé de réfugiés burundais, RFI, 4 mai 2026 : « La Tanzanie a fermé le 30 avril l'un des deux derniers camps de réfugiés burundais dans le pays, celui de Nduta, dans le nord-ouest, qui accueillait près de 60 000 personnes il y a encore quelques mois. Depuis 2017, le retour des réfugiés burundais dans leur pays d'origine a été jugé sûr, et les efforts de rapatriement volontaire se

Les relations entre la Tanzanie et le **Kenya** sont caractérisées par la **compétition économique au sein de la sous-région**, les deux pays se disputant le rôle de porte d'entrée maritime des pays enclavés d'Afrique centrale, ainsi que par une certaine méfiance (accusation par la présidente tanzanienne d'ingérences kényanes pour expliquer les manifestations post-électorales de 2025).

Par ailleurs, **les Émirats arabes unis sont devenus un partenaire économique majeur** de la Tanzanie, constituant tant son **deuxième fournisseur** (pétrole) que son **deuxième client** (or et pierres précieuses). La présence accrue d'entreprises émirati dans les domaines portuaire (gestion de trois quais du port de Dar es Salam par *DP World*), aérien (*Emirates*, *Etihaad Airways* et *Fly Dubai* desservent la Tanzanie) et des télécommunications (*Etisalat*, *Zantel*) participe de la volonté des EAU de devenir un pôle commercial et de connectivité majeur (« *nexus State* ») dans l'océan Indien.

Hors continent africain, **la Chine constitue le principal partenaire de la Tanzanie**, qui entretient avec elle une relation historique¹. Le dynamisme de la coopération sino-tanzanienne repose notamment sur la **position stratégique de la Tanzanie dans le cadre de l'initiative des Routes de la soie** et est particulièrement dense dans les secteurs économique, sécuritaire, mais aussi éducatif (octroi de bourses ; implantation d'instituts Confucius). La Chine affiche notamment une volonté claire de renforcer son emprise sur les routes du cuivre africain avec plus d'un milliard de dollars d'investissements dans le domaine ferroviaire, de façon à fluidifier l'acheminement du cuivre et du cobalt depuis la « ceinture de cuivre » en Zambie et RDC jusqu'au port de Dar es Salam².

On soulignera que la présidente Hassan **a choisi la Russie pour effectuer, du 3 au 5 juin dernier, sa première visite d'État depuis sa réélection**, saluant à cette occasion le rôle joué par la Russie en Afrique.

B. GENÈSE ET ENJEUX DU TEXTE

1. Une relation bilatérale circonspecte mais pragmatique

a) Des relations économiques embryonnaires

La Tanzanie constitue le **30^{ème} partenaire commercial de la France en Afrique subsaharienne** et notre 129^{ème} au niveau mondial (soit 0,01% de nos exportations). Réciproquement, **la France est le 27^{ème} client et le 28^{ème} fournisseur de la Tanzanie** : aussi le volume des échanges commerciaux

sont intensifiés ces derniers mois. Mais des organisations burundaises des droits humains dénoncent des expulsions forcées. »

¹ La Chine a notamment apporté son soutien au président Nyerere et y a bâti son premier grand projet africain, le chemin de fer Tanzanie-Zambie en 1970.

² Voir notamment : La Chine pousse un projet ferroviaire entre Zambie et Tanzanie pour son accès à des métaux critiques, RFI, 6 avril 2026.

bilatéraux, soit à **peine 111 millions d'euros en 2023**, place-t-il la France **loin derrière les grands partenaires commerciaux de la Tanzanie** que sont la **Chine, l'Inde, les Émirats arabes unis, la République démocratique du Congo et l'Afrique du Sud**.

L'excédent commercial de la France avec la Tanzanie s'établit à 23 millions d'euros en 2025, en baisse de 24 % par rapport à 2024. Cette diminution s'explique surtout par une hausse significative des exportations tanzaniennes (+10,45 % pour s'établir à 74 millions d'euros en 2025).

4 principaux postes constituent 44,5 % des exportations françaises :

- le matériel électrique (13 % des exportations) ;
- les machines et équipements d'usage général (12,4 %) ;
- les produits chimiques divers (11,8 %) ;
- les produits de la construction aéronautique et spatiale (7,3 %).

La présence française – soit une quarantaine de groupes implantés essentiellement dans les secteurs des transports et de l'énergie -, se traduit principalement par des investissements de la part de grandes entreprises et de bureaux d'études (notamment dans le cadre du **projet d'oléoduc transfrontalier EACOP porté par TotalEnergies**).

b) Un investissement solidaire très présent

Le portefeuille de l'Agence française de développement (AFD) en Tanzanie est **le plus important de l'Afrique de l'Est**, avec **1,5 milliard d'euros de financements accordés au pays au cours de la période 2008-2025**, (essentiellement sous la forme de prêts dirigés vers le développement d'infrastructures - eau, transport, énergie).

L'AFD est ainsi notamment le plus important bailleur de fonds bilatéral dans le secteur de l'énergie¹.

Elle finance par ailleurs la mise en œuvre de l'« agenda transformationnel » en Tanzanie en vue de la valorisation de la création artistique (soutien aux industries culturelles et sportives, avec notamment l'organisation d'événements tels que le festival *Hip Hop Asili* ou l'organisation de résidences artistiques), et soutient des initiatives multilatérales conjointes.

Dans le contexte politique décrit au A. 4. a) ci-dessus cependant, et en cohérence avec la nouvelle ligne diplomatique exposée au c) ci-dessous, il a été décidé, à moyen terme, tout en poursuivant la mise en œuvre de prêts-projets à impact direct sur la population (dans la mesure où il apparaîtrait contreproductif d'aggraver la situation de la population en supprimant des mesures d'aide au développement), de recalibrer les activités de l'AFD en Afrique de l'Est au profit d'autres pays de la région.

¹ Elle a notamment financé la construction de la première centrale solaire du pays à Shinyanga et de la centrale hydroélectrique de Kakono.

c) Une récente prise de distance politique

La coopération franco-tanzanienne est essentiellement construite autour d'enjeux migratoires, sécuritaires, mais aussi touristiques, avec 120 000 à 150 000 touristes français par an.

Les relations franco-tanzaniennes, historiquement peu intenses, s'étaient densifiées à la faveur d'un **dialogue renforcé après l'arrivée au pouvoir de la présidente Samia Suluhu Hassan en 2021**, avec l'ambition de renforcer le partenariat dans le domaine des enjeux globaux. Cette volonté s'est traduite par deux visites en France de sa présidente au cours de son premier mandat : à l'occasion du *One Ocean Summit* de Brest en février 2022 et lors du Sommet sur la cuisson propre à Paris en mai 2024.

Dans la continuité de ces visites, la secrétaire d'Etat Chrysoula Zacharopoulou et le ministre des Affaires étrangères January Makamba ont signé en 2024 une déclaration franco-tanzanienne identifiant cinq domaines prioritaires pour la coopération bilatérale :

- **l'énergie et la lutte contre le changement climatique,**
- **l'eau et l'économie bleue,**
- **l'égalité entre les femmes et les hommes et l'autonomisation des femmes,**
- **les infrastructures de transport,**
- **l'agriculture.**

C'est ainsi qu'une relation dynamique s'était dessinée entre nos deux pays au début des années 2020, avec l'ambition de faire de la Tanzanie un partenaire d'excellence dans la région.

Malheureusement, la répression dans le sang du mouvement de protestation qui a suivi la réélection de la présidente Hassan en octobre 2025 (voir A. 4. a) ci-dessus) a entraîné un recalibrage d'une relation bilatérale prometteuse, mais qui dans de telles circonstances, ne pouvait se poursuivre suivant sa dynamique antérieure.

Dans un contexte international où la Tanzanie demeure demandeuse de développer sa coopération avec la France, tandis que des pays comme la Chine et la Russie cherchent à renforcer leur positionnement stratégique sur le continent africain, la diplomatie française a fait le choix, sans cautionner la politique répressive du régime, de maintenir une relation *a minima*, essentiellement **pragmatique, avec la Tanzanie**, tout en la recentrant sur les intérêts français, soit :

- **la diplomate économique, articulée autour de projets porteurs,**
- **la lutte contre le narcotrafic et la criminalité organisée,**
- **la lutte contre l'immigration clandestine (notamment depuis les Grands Lacs à destination de Mayotte),**

- **et, globalement, dans la droite ligne de la volonté affichée par le Président de la République lors de son déplacement à la Réunion fin 2019, une meilleure intégration des Outre-mers français dans leur environnement régional.**

La France conditionne la normalisation de la relation bilatérale à la mise en place d'un processus crédible de retour à l'État de droit.

2. 2015-2023 : Genèse et enjeux du texte

a) Un accord obsolète datant de 1978

Le transport aérien entre la France et la Tanzanie est actuellement régi par **l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République tanzanienne relatif au transport aérien, signé à Dar es Salam le 16 juin 1978.**

L'accord de 1978, qui en son temps avait posé les bases d'une coopération aérienne fonctionnelle entre nos deux pays, **apparaît cependant aujourd'hui daté au regard des rédactions standard en usage pour de tels accords :**

- C'est ainsi notamment que ce texte **ne prévoit pas la possibilité pour les transporteurs aériens de signer des accords commerciaux pour leurs services aériens (partage de codes), ou de clauses relatives à la sûreté de l'aviation ou à la sécurité technique des vols.**

- **Il contrevient enfin au droit de l'Union européenne**, notamment du point de vue des clauses de désignation (qui ne prévoient pas d'ouverture aux compagnies européennes établies en France) et de révocation des transporteurs.

Par ailleurs cet accord ne prévoyait **pas de liaison vers La Réunion ni Mayotte**, ni même **Zanzibar** (qui est pourtant desservi hors cadre conventionnel depuis 2021). Enfin, d'un point de vue capacitaire, il fixait le droit pour le pavillon français d'exploiter jusqu'à deux fréquences hebdomadaires entre la France et la Tanzanie – **quota qui se trouve, dans les faits, dépassé** (Voir en Annexe 1 les tableaux des routes, actuel et futur).

b) Historique et enjeux des négociations

Un premier round de consultations, en vue d'une mise à jour de l'accord de 1978, avait été engagé entre les autorités des deux Parties dès février 2015 à Dar es Salam ; la négociation avait cependant achoppé en raison du refus de la Partie tanzanienne d'intégrer une clause de désignation conforme au droit de l'Union européenne.

Les consultations ont été relancées les 27 et 28 juin 2022, à la demande des autorités tanzaniennes, désireuses de modifier l'accord de 1978 afin de permettre à leurs transporteurs de desservir Mayotte. Cette demande a été

accueillie favorablement par la partie française, désireuse de son côté de renforcer la connectivité aérienne entre les deux territoires. L'accord, jugé équilibré, donne par ailleurs satisfaction aux autres clauses proposées par la Partie française¹.

Le présent accord a été finalement signé à Dar es Salam le 23 février 2023.

La Tanzanie a indiqué à la France avoir finalisé les procédures internes de validation du projet d'accord (la ratification par le Parlement tanzanien n'étant pas requise en l'espèce), permettant, dès à présent, son application côté tanzanien.

Côté français, le très grand nombre d'accords en attente de validation par le Conseil d'État, ainsi que les priorités politiques, sont avancés par le Gouvernement pour expliquer le délai de 3 ans qui s'est écoulé entre la signature du présent accord et son dépôt sur le Bureau du Sénat.

c) Quel sens donner au présent accord dans le contexte politique tanzanien ?

Dans la droite ligne de la décision de recentrer notre relation sur les intérêts français, comme décrit au 1. c) ci-dessus, le Quai d'Orsay a souhaité l'inscription de ce projet de loi à l'ordre du jour du Parlement en vue d'une rapide ratification.

Cet accord va dans le sens de **l'amélioration de l'intégration régionale des Outre-mers français dans leur bassin géographique**, dans la mesure où il ouvre la possibilité de liaisons avec Mayotte et la Réunion.

Par ailleurs, les difficultés traversées conjecturellement par les *hubs* portuaires du Moyen Orient – qui assurent en temps normal une part importante de la desserte aérienne vers la Tanzanie – constituent pour les compagnies françaises des opportunités qu'il est avantageux pour elles de saisir.

Enfin, d'une manière générale, le présent accord renforce la sécurité et la sûreté des liaisons existantes, tout en apportant au cadre juridique actuel, datant de 1978, des modernisations et mises à jour bienvenues.

A ces différents égards, les intérêts français seront bénéficiaires du présent accord, qui s'inscrit ainsi dans la ligne « pragmatique » définie par la diplomatie française.

Quant aux compagnies tanzaniennes, aussi longtemps qu'elles demeureront inscrites sur la liste noire, elles ne pourront être autorisées à développer de liaison, ni vers la France métropolitaine, ni vers des destinations ultra-marines. Une fois leur conformité aux normes de sécurité internationales assurée, elles seront en droit de mettre à profit le présent

¹ La Tanzanie a cependant prévu des frais pour le permis de survol de son territoire, qui pourraient être perçus comme une violation de l'accord. Un compromis ayant été entre-temps trouvé avec les compagnies aériennes, ce point ne semble pas problématique.

accord. Cependant, à moyen terme, il ne semble pas qu'elles soient en capacité de le faire, du fait de leur situation financière et de l'absence de gros-porteurs¹.

II. APPROCHE CONTEXTUELLE DE L'ACCORD SIGNÉ AVEC LE GOUVERNEMENT D'ANTIGUA-ET-BARBUDA

A. LE CONTEXTE DE L'ACCORD

Le projet de loi soumis au Sénat autorise l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement d'Antigua-et-Barbuda relatif aux services aériens, signé à Saint John's le 28 mars 2022. Cet accord n'appelle pas seulement une lecture technique : il concerne un État voisin des Antilles françaises, situé dans un espace régional où la connectivité aérienne reste un enjeu concret de développement, de coopération et d'intégration.

1. Un territoire de faible superficie au cœur de l'arc antillais

Antigua-et-Barbuda est un État archipélagique de la Caraïbe orientale, composé principalement de deux îles, Antigua et Barbuda, auxquelles s'ajoute Redonda. Le pays appartient à l'ensemble des Petites Antilles et se situe dans les îles Sous-le-Vent, au nord de la Guadeloupe. Cette proximité géographique est essentielle : Antigua-et-Barbuda n'est pas, pour la France, un partenaire lointain, mais un voisin immédiat de ses territoires ultramarins.

Le pays est peuplé d'environ 94 000 habitants sur une surface réduite d'environ 442 km².

Comme beaucoup de petits États insulaires en développement, Antigua-et-Barbuda dispose d'un territoire terrestre limité, mais d'un environnement maritime important, au croisement de routes touristiques, aériennes et commerciales de la Caraïbe orientale. Cette situation explique l'importance stratégique du transport aérien et maritime dans son modèle de développement.

La capitale, Saint John's, située sur Antigua, concentre l'essentiel des fonctions politiques, économiques et administratives. L'île d'Antigua accueille également l'aéroport international V. C. Bird, principal point d'entrée du pays.

Barbuda, beaucoup moins peuplée, conserve une identité distincte, marquée par une histoire propre, une faible densité humaine et des enjeux

¹ Une liaison via un « partage de code » (autorisé par le présent accord) avec un partenaire africain, par exemple, demeure envisageable.

fonciers et environnementaux spécifiques, notamment depuis les destructions provoquées par l'ouragan *Irma* en 2017.

Pour les Antilles françaises, cette proximité soulève une question récurrente : comment mieux relier les territoires français à leur environnement caribéen immédiat ? La Guadeloupe est géographiquement plus proche de nombreux États de la Caraïbe orientale que de la Martinique ou de la Guyane. Les liaisons aériennes, les flux économiques et les habitudes administratives restent encore largement orientés vers l'Hexagone. L'accord aérien avec Antigua-et-Barbuda doit donc être compris comme un instrument modeste, mais utile, d'insertion régionale.

2. De l'indépendance à nos jours : une monarchie parlementaire du Commonwealth affirmant progressivement son autonomie

Antigua-et-Barbuda a obtenu son indépendance du Royaume-Uni le 1^{er} novembre 1981. Le pays est devenu un État souverain au sein du Commonwealth, conservant une monarchie parlementaire sur le modèle des autres royaumes du Commonwealth. Cette trajectoire institutionnelle explique les liens persistants avec le Royaume-Uni, tant sur le plan symbolique que juridique et culturel.

Le chef de l'État est le roi Charles III, représenté localement par le gouverneur général Sir Rodney Williams, en fonction depuis le 14 août 2014. Le pouvoir exécutif est exercé par le Premier ministre, Gaston Browne, chef de l'Antigua and Barbuda Labour Party.

Depuis l'indépendance, la vie politique a été largement dominée par le Parti travailliste d'Antigua-et-Barbuda. Cette formation, historiquement liée à la figure de Vere Bird, premier Premier ministre du pays indépendant, a longtemps structuré la vie politique locale. L'opposition est principalement incarnée par le United Progressive Party, tandis que le Barbuda People's Movement représente les intérêts spécifiques de Barbuda.

Les élections générales anticipées du 30 avril 2026 ont encore renforcé la position du Premier ministre Gaston Browne. Son parti a remporté 15 des 17 sièges de la Chambre des représentants, l'opposition UPP ne conservant qu'un seul siège et le Barbuda People's Movement conservant également un siège. Cette victoire lui a permis d'obtenir un quatrième mandat consécutif, dans une campagne dominée par le coût de la vie, les infrastructures et les tensions liées aux restrictions américaines de visas.

Les relations avec le Royaume-Uni connaissent toutefois une évolution. Antigua-et-Barbuda demeure un royaume du Commonwealth, mais les autorités nationales affirment progressivement une identité politique plus autonome. En mai 2026, le nouveau cabinet a prêté serment selon une formule ne comportant plus de serment d'allégeance au monarque britannique, à la suite d'une réforme constitutionnelle approuvée en décembre

2025. Ce changement reste symbolique, mais il traduit une volonté d'affirmer la primauté de l'État antiguayen, de sa Constitution et de ses lois.

Ces évolutions n'effacent pas les liens anciens avec le Royaume-Uni. Ceux-ci demeurent visibles dans la langue officielle, les institutions parlementaires, le droit, les flux touristiques et les liaisons aériennes. Les compagnies britanniques British Airways et Virgin Atlantic continuent ainsi de jouer un rôle important dans la desserte européenne d'Antigua-et-Barbuda. Cette relation privilégiée avec le monde anglophone distingue Antigua-et-Barbuda des Antilles françaises, mais elle peut aussi constituer un pont utile entre l'espace caribéen anglophone et les territoires français.

3. Les atouts du pays : une économie de services portée par le tourisme

Antigua-et-Barbuda dispose d'atouts évidents : une localisation favorable, une stabilité politique, une forte attractivité touristique, un patrimoine naturel et maritime reconnu, ainsi qu'une bonne insertion dans les réseaux régionaux caribéens.

Après avoir longtemps dépendu des productions agricoles, le pays a fondé sa croissance sur les services, en particulier le **tourisme**. L'étude d'impact indique que le tourisme représente **environ 60 % du PIB** et **40 % des investissements du pays**, et que le PIB nominal s'élevait à 2,03 milliards de dollars en 2023, soit environ 21 560 dollars par habitant. Les données de la Banque mondiale font état, pour 2024, d'un PIB courant d'environ 2,21 milliards de dollars et d'un PIB par habitant d'environ 23 542 dollars.

Cette spécialisation touristique repose sur plusieurs éléments : les plages, la plaisance, la croisière, l'hôtellerie haut de gamme, les événements nautiques et l'image internationale d'Antigua comme destination de loisirs.

Le pays est parfois présenté autour du slogan des « 365 plages », une plage pour chaque jour de l'année. Au-delà de la formule touristique, cette image traduit une réalité économique : le littoral, les ports, les marinas et les infrastructures d'accueil constituent les principaux actifs du pays.

Le tourisme a retrouvé une dynamique significative après la pandémie. L'autorité touristique d'Antigua-et-Barbuda a annoncé des arrivées record en 2024, avec plus de 330 000 visiteurs de séjour et plus de 823 000 croisiéristes. Elle attribue cette performance au renforcement des liaisons aériennes, à l'amélioration de l'offre hôtelière et à la volonté de positionner le pays comme un *hub* régional.

Le FMI observe également que l'économie antiguayenne continue de croître, même si elle reste exposée aux risques extérieurs. Il souligne que l'économie poursuit son expansion, que l'inflation a reflué et que la dette publique, après avoir atteint environ 101 % du PIB en 2020, a été ramenée à

environ 68 % du PIB en 2025. Il relève toutefois l'existence d'arriérés significatifs et de besoins de financement élevés.

Outre le tourisme, Antigua-et-Barbuda tire parti de son économie de services : services financiers, enregistrement d'entreprises, citoyenneté par investissement, nautisme, immobilier touristique, commerce régional et activités liées aux conférences internationales.

L'accueil, en mai 2024, de la quatrième Conférence internationale des Nations unies sur les petits États insulaires en développement a renforcé la visibilité internationale du pays. Cette conférence, organisée du 27 au 30 mai 2024 à Antigua-et-Barbuda, avait pour thème la « prospérité résiliente » des petits États insulaires.

Ces atouts ne doivent toutefois pas masquer la dépendance structurelle du pays à quelques secteurs. **Le tourisme, qui fait la force économique d'Antigua-et-Barbuda, est également sa principale vulnérabilité.**

4. Le secteur aérien, essentiel pour l'économie du pays

Le secteur aérien est central pour Antigua-et-Barbuda. Pour un État insulaire, la connectivité aérienne conditionne directement le tourisme, les investissements, les mobilités professionnelles, les déplacements familiaux et l'accès à certains services spécialisés.

L'aéroport international V. C. Bird, situé à Antigua, est le principal point d'entrée du pays. Selon les données publiées par l'aéroport, il est desservi par plus de 17 compagnies aériennes, internationales et régionales, et fonctionne 24 heures sur 24.

L'étude d'impact du projet de loi met en évidence une situation paradoxale : malgré la proximité géographique entre Antigua-et-Barbuda et les Antilles françaises, **il n'existe plus de vols réguliers directs entre la France et Antigua-et-Barbuda depuis 2019**. La compagnie LIAT avait exploité entre 2013 et 2019 une liaison Bridgetown – Pointe-à-Pitre – Saint John's, à raison de trois rotations hebdomadaires, avant son interruption peu avant la liquidation judiciaire de la compagnie en 2020. La dernière année d'exploitation avait permis de transporter 5 700 passagers, avec une progression régulière depuis 2013.

En 2024, les services aériens réguliers directs entre l'Europe et Antigua-et-Barbuda étaient principalement opérés depuis Londres, par **British Airways** et **Virgin Atlantic**. L'étude d'impact relève que l'Europe hors territoires ultramarins ne représentait que le troisième marché d'Antigua-et-Barbuda en termes d'offre de sièges, derrière les Caraïbes et l'Amérique du Nord.

Cette situation illustre l'enjeu régional du texte : l'accord ne vise pas seulement une hypothétique liaison directe entre Paris et Saint John's. Il peut aussi permettre de faciliter des routes régionales impliquant les Antilles françaises, notamment la Guadeloupe, la Martinique et Saint-Barthélemy. **L'étude d'impact** mentionne d'ailleurs l'intérêt exprimé par *Air Antilles* et *St Barth Commuter* pour la libéralisation de certains services régionaux entre les Antilles-Guyane françaises et Antigua-et-Barbuda.

L'aérien constitue donc à la fois un secteur économique, un outil de désenclavement et un support de coopération régionale. Dans un espace caribéen fragmenté, où les distances sont faibles mais les connexions souvent complexes, la création d'un cadre juridique stable peut avoir des effets pratiques significatifs.

5. Les ombres au tableau : héritages, fragilités et défis

a) Une économie vulnérable, dépendante du tourisme et exposée aux chocs extérieurs.

Le premier facteur de fragilité d'Antigua-et-Barbuda tient à la structure même de son économie. Le tourisme constitue son principal moteur, mais cette dépendance rend le pays sensible aux crises sanitaires, aux variations du coût du transport aérien, aux ralentissements économiques dans les pays émetteurs de visiteurs, aux catastrophes naturelles et aux tensions géopolitiques.

La pandémie de Covid-19 a rappelé brutalement cette vulnérabilité. Comme d'autres petits États insulaires dépendants des visiteurs internationaux, Antigua-et-Barbuda a subi un choc économique majeur lorsque les flux touristiques se sont interrompus. La reprise a été réelle, mais elle ne supprime pas le caractère structurel de cette exposition.

Le FMI souligne que, malgré la reprise, les risques demeurent orientés à la baisse, en raison de l'incertitude mondiale, de la volatilité des prix des matières premières et du niveau élevé des besoins de financement. L'amélioration de la dette publique est positive, mais les arriérés envers certains créanciers et fournisseurs domestiques restent un point d'attention.

Cette fragilité économique est d'autant plus importante que le pays doit investir massivement dans ses infrastructures : aéroports, ports, routes, équipements touristiques, énergie, eau, santé, éducation et résilience climatique. La stratégie de croissance par l'investissement, revendiquée par le gouvernement de Gaston Browne, suppose donc un équilibre délicat entre attractivité, endettement et soutenabilité.

b) Fiscalité, transparence financière et réputation internationale

Le deuxième point de vigilance concerne la réputation financière d'Antigua-et-Barbuda. Le pays a développé des activités de services financiers

et d'accueil d'entreprises *offshore*, qui ont contribué à son attractivité mais ont également suscité l'attention des organisations internationales.

L'étude d'impact rappelle que l'accueil des entreprises *offshore* avait conduit le Conseil de l'Union européenne à réinscrire Antigua-et-Barbuda, en octobre 2023, sur la liste des juridictions non coopératives, après l'en avoir initialement sortie en février 2020.

Depuis lors, la situation a évolué. Le 8 octobre 2024, le Conseil de l'Union européenne a retiré Antigua-et-Barbuda de la liste des juridictions fiscales non coopératives. Ce retrait est intervenu après des changements apportés aux règles applicables dans le pays et après que le Forum mondial de l'OCDE sur la transparence et l'échange de renseignements à des fins fiscales lui a accordé une revue supplémentaire. Dans l'attente de cette revue, Antigua-et-Barbuda a été inscrite dans l'annexe II, qui recense les juridictions faisant l'objet d'un suivi.

La situation actuelle n'est donc plus celle d'une inscription sur la liste noire européenne, mais elle reste une situation de vigilance. **Les progrès accomplis doivent être consolidés.** Pour la France et l'Union européenne, l'enjeu est de soutenir l'intégration régionale et la coopération avec Antigua-et-Barbuda sans relâcher l'exigence de transparence fiscale, de lutte contre le blanchiment et de respect des standards internationaux.

Cette vigilance concerne aussi le programme de citoyenneté par investissement, qui permet à des ressortissants étrangers d'obtenir la citoyenneté antiguayenne en contrepartie d'un investissement. Ce programme représente une source de recettes pour l'État, mais il fait régulièrement l'objet d'interrogations de la part de partenaires internationaux, notamment les États-Unis, qui craignent des risques de contournement ou d'exploitation criminelle. *Reuters* a indiqué que les restrictions américaines de visas visant les ressortissants antiguayens, en 2026, étaient liées à des inquiétudes relatives à ce programme, le gouvernement Browne affirmant avoir engagé des réformes pour le rendre plus robuste et transparent.

c) État de droit, gouvernance et équilibre démocratique

Le pays demeure une démocratie parlementaire stable dans le cadre du Commonwealth. Les élections sont régulières et les institutions fonctionnent. L'observation internationale des élections de 2026 n'a pas mis en évidence de crise institutionnelle majeure. Toutefois, la très large victoire du parti au pouvoir, qui détient désormais 15 sièges sur 17, réduit mécaniquement la capacité de contrôle parlementaire de l'opposition.

Ce déséquilibre institutionnel n'est pas propre à Antigua-et-Barbuda : il est fréquent dans les petits États insulaires dotés de systèmes majoritaires, où quelques circonscriptions peuvent produire de fortes majorités parlementaires. Il appelle néanmoins une attention à la qualité du débat

démocratique, au rôle des contre-pouvoirs, à l'indépendance de la justice, à la liberté de la presse et à la transparence des décisions publiques.

La question foncière à Barbuda constitue également un sujet sensible. L'île possède une histoire distincte, avec une tradition de gestion collective des terres, mise sous tension par les projets de développement touristique et immobilier. Les destructions causées par l'ouragan *Irma* ont renforcé ces tensions, certains projets de reconstruction ou de développement étant perçus localement comme une remise en cause des équilibres historiques.

d) Vulnérabilité climatique et insularité

La vulnérabilité climatique constitue l'un des défis majeurs d'Antigua-et-Barbuda. Comme les autres petits États insulaires, le pays est exposé à l'élévation du niveau de la mer, aux cyclones, aux épisodes de sécheresse, à la pression sur les ressources en eau et aux dommages sur les infrastructures côtières.

L'ouragan *Irma*, en septembre 2017, a marqué durablement le pays. La Banque mondiale a estimé que les dommages représentaient environ 15 % du PIB d'Antigua-et-Barbuda et que plus de 90 % des infrastructures de Barbuda avaient été endommagées. Ces chiffres illustrent l'ampleur des risques pesant sur un territoire insulaire de petite taille : un seul événement climatique extrême peut bouleverser l'ensemble de l'économie nationale.

La conférence SIDS4 accueillie à Antigua-et-Barbuda en mai 2024 a mis en lumière cette réalité. Les Nations unies y rappelaient que les petits États insulaires sont placés au croisement de plusieurs crises : changement climatique, conséquences économiques et sociales de la pandémie, crise de la dette et exposition accrue aux catastrophes.

Dans ce contexte, le développement des liaisons aériennes doit être pensé en cohérence avec les impératifs de résilience. L'aérien est indispensable à la continuité territoriale et au développement touristique, mais il dépend lui-même d'infrastructures vulnérables. Les aéroports, routes d'accès, réseaux électriques, systèmes d'eau et équipements de secours doivent être capables de résister à des événements climatiques plus fréquents et plus intenses.

6. Politique étrangère – une diplomatie de diversification dans une Caraïbe sous tension

a) L'ancrage régional et les relations avec les Antilles

Antigua-et-Barbuda appartient pleinement au système régional caribéen. Le pays est membre de l'Organisation des États de la Caraïbe orientale, de la CARICOM¹, de l'Association des États de la Caraïbe, de

¹ Communauté des États latino-américains et des Caraïbes

l'Organisation des États américains, de la CELAC¹ et du Commonwealth. Il a également adhéré au marché unique caribéen en 2006 et accueilli la conférence SIDS4 en mai 2024.

Cet ancrage régional est important pour la France. Les collectivités françaises de Guadeloupe et de Martinique se sont progressivement rapprochées de l'OECS² : la Martinique en est membre associé depuis 2015, la Guadeloupe depuis 2019, et Saint-Martin dispose d'un statut d'observateur.

Les collectivités territoriales de Guadeloupe et de Martinique ont signé avec Antigua-et-Barbuda, en 2011 et 2012, des déclarations d'intention visant à développer des coopérations dans les domaines du tourisme, de la santé, de la culture, de l'éducation et de l'agriculture.

Ces éléments montrent que les relations entre la France et Antigua-et-Barbuda ne passent pas seulement par Paris et Saint John's. Elles passent aussi, et peut-être surtout, par les Antilles françaises. C'est précisément la raison pour laquelle la connectivité aérienne régionale constitue un enjeu politique : sans liaisons praticables, les coopérations institutionnelles restent difficiles à traduire en projets concrets.

b) Les relations avec Cuba

Comme plusieurs États caribéens, Antigua-et-Barbuda entretient des relations de coopération avec Cuba, notamment dans le domaine médical. Les brigades médicales cubaines jouent depuis longtemps un rôle dans plusieurs petits États de la Caraïbe, où elles pallient les insuffisances des systèmes de santé locaux et le manque de professionnels spécialisés.

Le Premier ministre Gaston Browne avait défendu en mars 2025 le recours aux brigades médicales cubaines, les qualifiant de « cœur du service de santé du pays », avant que les pressions américaines ne conduisent le gouvernement à suspendre ce recours en décembre 2025.

Ce sujet illustre la position délicate des petits États caribéens. D'un côté, Cuba constitue un partenaire régional ancien, particulièrement présent dans la santé, l'éducation et la formation. De l'autre, les États-Unis considèrent ces missions médicales comme un instrument de financement et d'influence du régime cubain. En février 2025, Washington a étendu ses restrictions de visas aux personnes impliquées dans les programmes cubains d'exportation de main-d'œuvre, notamment les missions médicales internationales.

Pour Antigua-et-Barbuda, la relation avec Cuba relève donc à la fois d'une logique de solidarité caribéenne, d'un besoin sanitaire et d'un risque diplomatique vis-à-vis de Washington.

¹ Communauté des États latino-américains et des Caraïbes

² Organisation des États de la Caraïbe Orientale

c) Les relations avec la Chine

Antigua-et-Barbuda entretient également des relations étroites avec la Chine. Les relations diplomatiques entre les deux pays remontent à 1983. Le Premier ministre a récemment salué la qualité d'une relation bilatérale fondée, selon lui, sur le respect et l'absence de sanctions ou de restrictions de visas.

Cette relation s'inscrit dans un mouvement plus large d'investissement chinois dans la Caraïbe. La Chine finance ou soutient des projets d'infrastructures, de bâtiments publics, de ports, de routes ou d'équipements collectifs dans plusieurs petits États insulaires. Pour ces pays, elle constitue un partenaire, capable d'apporter des financements rapidement mobilisables.

Pour les partenaires occidentaux, cette présence chinoise suscite toutefois des interrogations stratégiques. La Caraïbe est proche des États-Unis, située sur des routes maritimes importantes et composée d'États dont les votes dans les organisations internationales peuvent avoir un poids diplomatique. Dans ce contexte, les petits États caribéens cherchent souvent à maximiser leurs marges de manœuvre en diversifiant leurs partenariats.

Antigua-et-Barbuda suit cette logique. Le pays ne souhaite pas dépendre d'un seul partenaire. Il entretient des relations avec le Royaume-Uni, les États-Unis, Cuba, la Chine, le Japon, le Qatar, le Koweït, l'Union européenne et les organisations caribéennes. Pour la France, cette diversification représente une opportunité : elle permet de proposer une relation fondée sur la proximité régionale, la coopération avec les Antilles françaises, la stabilité juridique et les cadres européens.

d) Les relations avec les États-Unis

Les États-Unis demeurent un partenaire majeur d'Antigua-et-Barbuda, pour des raisons géographiques, économiques, sécuritaires et humaines. La proximité avec Porto Rico, les îles Vierges américaines et les grands marchés nord-américains donne à Washington un poids considérable dans la région. Les visiteurs américains représentent une part importante des flux touristiques, et de nombreux ressortissants antiguayens se rendent régulièrement aux États-Unis pour des motifs familiaux, professionnels ou médicaux.

L'archipel a abrité une base militaire américaine jusqu'en 1995. Les relations avec Washington se sont tendues dans le contexte des restrictions migratoires américaines visant les ressortissants antiguayens et des préoccupations américaines relatives aux liens de plusieurs États caribéens avec Cuba et la Chine.

La campagne électorale de 2026 a confirmé l'importance de ce sujet. *Reuters* a indiqué que la suspension par Washington du traitement de certains visas pour les ressortissants antiguayens avait dominé le débat politique avant

les élections anticipées, les États-Unis invoquant des préoccupations relatives au programme de citoyenneté par investissement.

La position d'Antigua-et-Barbuda consiste donc à préserver la relation américaine tout en refusant une dépendance exclusive. C'est dans ce cadre que s'inscrit la recherche de partenaires alternatifs, notamment la Chine, Cuba ou certains États du Golfe. Pour la France, il s'agit d'un espace diplomatique à investir avec mesure : Antigua-et-Barbuda n'est pas un partenaire stratégique majeur, mais un État voisin de nos territoires ultramarins, dont les choix diplomatiques influencent l'équilibre régional.

B. GENÈSE ET ENJEUX DU TEXTE

1. Une relation bilatérale avec la France globalement peu développée

Les relations bilatérales entre la France et Antigua-et-Barbuda **restent limitées**. La France ne dispose **pas d'ambassade** résidente à Saint John's. Elle y est représentée par un consul honoraire, l'ambassade compétente étant celle de France à Sainte-Lucie. France Diplomatie indique qu'au registre d'août 2022, 92 Français étaient inscrits à Antigua-et-Barbuda, tandis que la communauté antiguayenne en France était très réduite.

Cette faiblesse des communautés nationales explique en partie le faible volume de la relation bilatérale. Contrairement à d'autres partenaires de la France dans la Caraïbe, Antigua-et-Barbuda ne dispose pas d'une relation historique directe avec la France comparable à celle des anciennes colonies françaises ou des territoires francophones. **La relation est davantage régionale que bilatérale au sens strict.**

L'essentiel de la coopération avec la France passe par l'Union européenne, notamment par les programmes régionaux financés par le Fonds européen de développement et par INTERREG Caraïbes. Cette observation est importante : Antigua-et-Barbuda bénéficie moins d'une coopération française directe que d'une coopération européenne ou territoriale portée par les Antilles françaises.

La relation bilatérale s'est toutefois structurée autour de quelques instruments. Un accord de délimitation maritime a été signé le 15 mars 2017. L'accord aérien du 28 mars 2022 constitue un deuxième jalon utile. S'ajoutent les déclarations d'intention conclues avec la Guadeloupe et la Martinique, ainsi que l'insertion progressive des territoires français dans les organisations régionales auxquelles Antigua-et-Barbuda appartient.

Il ne s'agit donc pas d'une relation dense, mais d'une relation à potentiel, dont le principal vecteur est la **proximité avec les Antilles françaises**.

- Des relations économiques embryonnaires

Les relations économiques entre la France et Antigua-et-Barbuda sont modestes. L'étude d'impact qualifie Antigua-et-Barbuda de partenaire commercial structurellement marginal pour la France. En 2023, les exportations françaises vers le pays s'élevaient à 13,9 millions d'euros et les importations françaises à 2,5 millions d'euros. Dans la région Amérique centrale et du Sud, Antigua-et-Barbuda n'était que le 25^{ème} client de la France et son 29^{ème} fournisseur.

Les exportations françaises sont concentrées sur deux postes principaux : les matériels de transport, notamment les bateaux de plaisance, et les produits des industries agroalimentaires. Les importations françaises étaient également dominées par les matériels de transport, les produits agroalimentaires et, dans une moindre mesure, les produits agricoles, de la pêche et de l'aquaculture.

Les secteurs où des coopérations pourraient être envisagées sont les suivants : tourisme durable, gestion de l'eau, résilience climatique, énergie renouvelable, infrastructures portuaires et aéroportuaires, santé, formation, agriculture adaptée aux contraintes insulaires, économie bleue et patrimoine maritime.

L'accord aérien peut contribuer indirectement à ces échanges. Il ne crée pas en lui-même de flux économiques, mais il peut rendre plus faciles les déplacements professionnels, les missions techniques, les coopérations universitaires et les initiatives économiques régionales.

2. Genèse et enjeux du texte

a) Historique et enjeux des négociations

Les consultations aéronautiques se sont tenues les 23 et 24 juin 2021, par visioconférence, à l'initiative des autorités d'Antigua-et-Barbuda. Elles ont permis de parapher un projet d'accord de services aériens et de signer un mémorandum d'entente fixant les conditions d'application.

La demande antiguayenne a été accueillie favorablement par la France, car elle répondait à un besoin partagé : offrir un cadre juridique stable aux opérations existantes, garantir la réciprocité des droits entre les deux pavillons et ouvrir de nouvelles possibilités de développement aux transporteurs, en particulier dans l'environnement régional antillais.

Plusieurs transporteurs français ont manifesté leur intérêt pour cette démarche. L'étude d'impact cite *Air France*, *Air Antilles* et *St Barth Commuter*. *Air Antilles* et *St Barth Commuter* se sont montrées favorables à une libéralisation des services réguliers entre les Antilles-Guyane françaises et Antigua-et-Barbuda, ainsi qu'à l'exercice de droits de cinquième liberté vers certaines îles de l'arc antillais.

Cette dimension régionale est essentielle. L'intérêt de l'accord ne se limite pas aux liaisons long-courrier avec la France hexagonale. Il réside aussi dans la possibilité d'organiser plus facilement des routes régionales, des escales, des dessertes indirectes ou des coopérations commerciales dans un espace caribéen où les compagnies doivent composer avec des marchés étroits et fragmentés.

L'accord s'inscrit dans le cadre général de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944. L'exposé des motifs rappelle que le préambule de l'accord fait référence à cette convention et précise que l'objectif du texte est de la compléter en régissant les services aériens entre les territoires respectifs des deux parties.

L'intérêt du texte réside donc dans la transformation d'une relation aérienne ponctuelle et discrétionnaire en un cadre conventionnel prévisible, conforme aux standards internationaux et au droit de l'Union européenne.

b) La situation juridique avant la convention : des autorisations au cas par cas

Avant cet accord, le transport aérien entre la France et Antigua-et-Barbuda n'était régi par aucun accord bilatéral. Les vols ponctuels devaient donc bénéficier d'autorisations extra-bilatérales, accordées au cas par cas. L'étude d'impact souligne que cette situation ne permettait pas d'offrir aux transporteurs la stabilité nécessaire à la programmation de liaisons régulières ou au développement de projets commerciaux.

Cette situation est peu satisfaisante pour deux raisons. D'abord, elle ne garantit pas une pleine réciprocité des droits entre les deux États. Ensuite, elle ne permet pas aux compagnies aériennes de disposer d'une visibilité suffisante pour envisager de nouvelles dessertes, notamment régionales.

Le cas de la liaison LIAT entre Bridgetown, Pointe-à-Pitre et Saint John's illustre l'intérêt d'une approche régionale. Cette liaison a fonctionné pendant plusieurs années, mais sa disparition a laissé un vide dans la connectivité entre Antigua-et-Barbuda et la Guadeloupe. Le cadre juridique ne suffit pas à ressusciter une ligne aérienne, mais il constitue une condition préalable à tout redéploiement crédible.

c) L'avantage de la nouvelle convention

Le principal avantage de l'accord est d'apporter sécurité juridique, stabilité et prévisibilité. Il permettra de définir un cadre bilatéral conforme au droit de l'Union européenne et incluant des clauses modernes de sécurité et de sûreté. Cette sécurité juridique pourra favoriser la concrétisation des projets des transporteurs et, par extension, la connectivité aérienne, qualifiée d'enjeu majeur dans les Antilles.

Le texte est aussi cohérent avec les conclusions des Assises du transport aérien de 2019, qui insistaient sur la nécessité de mieux connecter les

territoires français de la région Antilles-Guyane à leur environnement régional.

L'accord présente également un intérêt politique. Il témoigne de la volonté de la France et d'Antigua-et-Barbuda de renforcer une relation encore peu développée. Il permet de donner un contenu concret à la proximité géographique avec les Antilles françaises. Il offre enfin un outil à la diplomatie régionale française dans la Caraïbe orientale.

Il faut cependant garder une appréciation mesurée. L'accord crée un cadre. Les décisions commerciales relèveront des compagnies, en fonction de la demande, des coûts, des capacités de flotte et des perspectives de rentabilité. L'étude d'impact relève d'ailleurs que la desserte bilatérale et les émissions associées ne devraient pas évoluer significativement dans les prochaines années, en raison de l'étroitesse relative du marché entre la France et Antigua-et-Barbuda.

d) L'état de la ratification côté Antigua-et-Barbuda

Côté antiguayen, la procédure interne est achevée. Antigua-et-Barbuda a indiqué, par note verbale adressée le 18 mars 2025 à l'ambassade de France à Castries, avoir accompli l'ensemble des procédures internes requises pour l'entrée en vigueur de l'accord, après l'adoption par son Parlement d'une résolution de ratification le 27 février 2025.

III. DES ACCORDS AÉRIENS REPOSANT SUR UN CADRE COMMUN MAIS RÉPONDANT À DES LOGIQUES DISTINCTES

A. UN MODÈLE CONVENTIONNEL LARGEMENT HARMONISÉ

1. Une architecture juridique conforme aux standards contemporains du transport aérien international

a) Des accords fondés sur les standards classiques de l'OACI

Les deux accords examinés par le Sénat s'inscrivent dans le cadre classique des accords bilatéraux de services aériens élaborés sous l'influence des standards de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Les mécanismes utilisés pour encadrer les relations aériennes internationales entre les États ont servi de base à la composition de ces deux accords.

Ainsi, leur **article 2** précise les droits de trafic attribués aux transporteurs désignés par chacune des parties. Ils visent principalement l'application des troisième et quatrième libertés de l'air¹, qui permettent

¹ Cf Annexe 4 sur les neuf libertés de l'air

respectivement l'embarquement et le débarquement de passagers, de fret et de courrier entre les territoires des États signataires. Ce type de dispositions reste au cœur du dispositif bilatéral classique du transport aérien international, fondé sur une ouverture encadrée et réciproque des marchés aériens.

Par ailleurs, les accords fixent aussi, à l'**article 3**, des mécanismes classiques pour la désignation des entreprises de transport aérien. Ainsi, chaque État peut nommer une ou plusieurs compagnies aériennes chargées d'exploiter les services convenus, et les autorités aéronautiques de l'autre partie détiennent alors un droit d'autorisation préalable leur permettant de contrôler le respect des conditions fixées par les conventions.

Dans les deux accords, les **articles 4** détaillent, en outre, les modalités de suspension, de révocation ou de limitation des autorisations d'exploitation lorsque les transporteurs désignés ne respectent plus les exigences prévues par la convention ou par la réglementation nationale. Ce type de dispositions contribue à instaurer stabilité et prévisibilité au sein du cadre juridique applicable aux relations aériennes bilatérales.

Les conventions prévoient également des mécanismes classiques de coopération administrative entre autorités aéronautiques, en particulier via les procédures de consultations bilatérales et de règlement des différends prévues dans les derniers articles. Ils permettent d'assurer une gestion évolutive des relations aériennes et aident à prévenir d'éventuels conflits d'interprétation ou d'application de la convention.

Cette homogénéité de structure confirme les constats déjà formulés dans plusieurs rapports parlementaires relatifs à des accords bilatéraux de services aériens conclus par la France avec des États tiers. En effet, le rapport sénatorial relatif aux accords conclus avec le Kazakhstan, l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire¹ soulignait déjà la forte standardisation des modèles conventionnels contemporains sous l'influence de l'OACI et du droit de l'Union européenne.

b) Une intégration croissante des exigences du droit de l'Union européenne

Au-delà de cette architecture classique, les deux conventions traduisent l'influence croissante du droit de l'Union européenne sur les accords aériens bilatéraux conclus par les États membres.

Les dispositions relatives à la désignation des transporteurs prévues à l'**article 3** prennent ainsi en compte les exigences issues de la jurisprudence européenne dite des accords « ciel ouvert ». Les accords ne se limitent plus à une logique strictement nationale de désignation des compagnies aériennes

¹ Rapport n°585 (2017-2018) de M. Bernard FOURNIER du 20 juin 2018 sur le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre la France et l'Ouzbékistan relatif aux services aériens, de l'accord entre la France et le Kazakhstan relatif aux services aériens et de l'accord entre la France et la Côte d'Ivoire relatif aux services aériens.

mais intègrent désormais la possibilité de désigner des transporteurs communautaires établis sur le territoire de l'Union européenne.

Les conventions accordent une importance particulière au contrôle réglementaire effectif des transporteurs aériens ainsi qu'à leur établissement principal. Les autorités aéronautiques peuvent refuser, suspendre ou révoquer les autorisations d'exploitation lorsque ces conditions ne sont pas remplies, conformément aux dispositions combinées des articles 3 et 4. Les commissaires du Gouvernement ont confirmé, lors de leur audition, que ces dispositions avaient été élaborées pour assurer leur pleine conformité au droit de l'Union européenne. Ainsi, les transporteurs désignés doivent, par exemple, être titulaires d'une licence d'exploitation conforme au droit européen et être majoritairement détenus ou contrôlés par des ressortissants d'États membres de l'UE ou l'Association européenne de libre-échange (AELE).

Par ailleurs, les aides d'État, la transparence financières des compagnies aériennes, les concentrations et les abus de position dominante sont encadrés par des dispositions sur la concurrence équitable figurant à l'article 6. Elles participent également de cette logique d'harmonisation européenne.

Cette influence du droit de l'Union européenne apparaît également dans les dispositions relatives à la sécurité et à la sûreté aériennes prévues aux articles 9 et 10. Ainsi, les conventions rappellent que l'exploitation effective des services aériens internationaux est conditionnée au respect des standards internationaux de sécurité mais également aux exigences européennes applicables aux transporteurs tiers souhaitant accéder au marché européen.

Cette évolution traduit l'adaptation progressive du modèle bilatéral aérien aux exigences du marché européen du transport aérien.

c) Une sécurisation juridique renforcée des relations aériennes bilatérales

Les deux conventions poursuivent également un objectif de sécurisation juridique des relations aériennes entre la France et les États partenaires.

Par ailleurs, les deux conventions renforcent la sécurité juridique pour les compagnies aériennes en offrant une prévisibilité accrue relative aux conditions d'accès aux marchés visés. De ce fait, les transporteurs bénéficient d'un cadre conventionnel solide qui leur facilite la tâche lorsqu'ils veulent développer de nouvelles dessertes internationales ou mettre en place des coopérations commerciales.

Enfin, ces deux accords contribuent à moderniser le réseau conventionnel aérien français en l'adaptant aux standards actuels du transport aérien international.

2. Une libéralisation encadrée des relations aériennes

a) Une ouverture économique croissante du transport aérien

Les deux conventions traduisent également l'évolution contemporaine du transport aérien international vers une logique d'ouverture économique accrue des marchés aériens.

Les stipulations relatives aux tarifs prévues à l'**article 18** consacrent ainsi le principe d'une relative liberté tarifaire des transporteurs aériens. Les compagnies désignées disposent désormais d'une plus grande autonomie dans la fixation des prix applicables aux services internationaux exploités dans le cadre des accords. Cela démontre un éloignement progressif des anciens systèmes de contrôle administratif systématique des tarifs aériens.

Par ailleurs, les conventions reprennent les formes actuelles de coopération commerciale entre compagnies aériennes. Par exemple, l'**article 15** autorise les accords de **partage de codes**, ce qui permet à plusieurs transporteurs de commercialiser ensemble un même vol sous leurs propres codes commerciaux. Ces outils constituent aujourd'hui un instrument essentiel pour l'organisation du transport aérien international et favorisent l'extension des réseaux commerciaux des compagnies aériennes.

Les accords incluent également des dispositions destinées à sécuriser les conditions économiques d'exploitation des services aériens. L'**article 16** garantit aux transporteurs le **libre transfert des recettes** ainsi que leur libre conversion en devises convertibles. Cela permet de protéger les investissements des compagnies et facilite leur implantation sur les marchés concernés.

L'**article 5**, enfin, consacre le principe de possibilités équitables et égales pour l'exploitation des services aériens internationaux. Cela permet d'encourager un développement équilibré des échanges aériens entre les États signataires.

b) Le maintien de mécanismes de régulation et de concurrence loyale

Toutefois, cette ouverture économique ne se fait pas sans garde-fous. Elle reste encadrée par des mécanismes de régulation destinés à assurer une concurrence équilibrée entre transporteurs.

Les dispositions de l'**article 6** rappellent le principe de concurrence loyale entre compagnies aériennes. Les autorités aéronautiques conservent la possibilité d'intervenir en cas de pratiques anticoncurrentielles, de déséquilibres flagrants ou de comportements susceptibles de perturber gravement l'exploitation normale des services aériens internationaux.

Les conventions conservent aussi d'importants mécanismes de supervision par l'État. Les autorités compétentes gardent leur pouvoir de contrôle, que ce soit pour la désignation des transporteurs, la délivrance des

autorisations d'exploitation, ou le respect des exigences réglementaires applicables aux compagnies aériennes. Les **articles 3 et 4**, par exemple, permettent de suspendre ou de retirer les autorisations accordées aux transporteurs qui ne respecteraient plus les conditions prévues par les conventions ou les réglementations nationales applicables.

Au final, on assiste à une **évolution du transport aérien international vers un modèle de libéralisation encadrée**, qui tente de concilier l'ouverture économique et le maintien de capacités significatives de contrôle par les autorités publiques.

c) Une ouverture subordonnée aux exigences internationales de sécurité et d'environnement

Enfin, l'ouverture progressive des marchés aériens reste dépendante du respect des exigences internationales en matière de sécurité, de sûreté, et plus récemment, de préoccupations environnementales.

Les **articles 9 et 10** des deux accords prévoient des mécanismes de coopération entre autorités aéronautiques pour garantir le respect des normes internationales fixées par l'OACI. Les parties s'engagent, par exemple, à reconnaître les certificats et licences délivrés selon les standards internationaux tout en se réservant la possibilité de prendre des mesures restrictives ou d'ouvrir des consultations en cas de défaillance grave en matière de sécurité aérienne.

Cette question présente une importance particulière dans le cas de la Tanzanie. En effet, l'ensemble des compagnies aériennes certifiées par les autorités tanzaniennes figure actuellement sur la liste européenne des transporteurs faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union européenne¹. Pour l'instant, cela limite donc fortement les effets concrets de l'accord avec la Tanzanie puisque, malgré un cadre juridique modernisé, les transporteurs tanzaniens ne peuvent pas opérer des vols vers le territoire européen.

L'accord conclu avec la Tanzanie intègre également certaines références aux enjeux environnementaux contemporains du transport aérien. **L'article 11** évoque notamment la prise en compte du mécanisme international CORSIA relatif à la compensation et à la réduction des émissions de carbone de l'aviation civile internationale. Le Gouvernement précise que cette clause environnementale doit favoriser les échanges d'expertise entre les deux pays, notamment dans le domaine des carburants d'aviation durables (SAF), un des principaux leviers de décarbonation du secteur aérien.

¹ Cette situation résulte des carences relevées par les autorités européennes en matière de supervision de la sécurité aérienne. Cf *supra*

Par ailleurs, tous les transporteurs opérant depuis des aéroports européens, et ce indépendamment de leur nationalité, sont déjà soumis aux obligations du règlement européen *ReFuelEU Aviation*.

La Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) précise que l'intégration de dispositions environnementales est désormais systématiquement recherchée dans les accords bilatéraux négociés par la France. Cependant, ces dispositions restent plutôt limitées dans leur portée normative puisqu'elles reposent surtout sur des engagements généraux de coopération et de coordination entre les parties, sans pour autant instaurer de mécanismes vraiment contraignants de réduction des émissions liées au transport aérien.

B. DEUX ACCORDS RÉPONDANT À DES LOGIQUES DIFFÉRENTES

Critères	Accord avec la Tanzanie	Accord avec Antigua-et-Barbuda
Situation antérieure	Accord de 1978 obsolète	Aucun accord antérieur
Objet principal	Modernisation approfondie du cadre aérien	Mise en place d'un premier cadre juridique
Logique poursuivie	Soutien à un marché existant	Création d'un marché
Contexte des négociations	Demande tanzanienne visant notamment Mayotte	Demande antiguaise de sécurisation juridique
Degré de libéralisation du marché	Relativement encadré	Plus libéralisé
Fréquences et capacités	Encadrement plus restrictif	Ouverture plus large
Intégration des standards UE	Élevée	Élevée
Dimension environnementale	Clause environnementale spécifique CORSIA	Clauses standards
Volume du trafic aérien	Flux existants et en croissance Plus de 81 000 passagers/an	Flux très limités
Présence française	Compagnie Air France déjà implantée	Pas de desserte française régulière
Enjeux ultramarins	Mayotte / Réunion	Collectivités françaises d'Amérique (CFA)
Dimension stratégique régionale	Canal du Mozambique / Afrique de l'Est	Intégration régionale caribéenne (CARICOM notamment)
Situation des transporteurs	Compagnies sur liste noire UE	Pas de restriction spécifique
Effets à court terme	Limités par les restrictions européennes	Limités par la faiblesse du trafic
Effets à moyen terme	Potentiel de développement régional important	Développement éventuel de nouvelles dessertes
Portée globale	Accord structurant mais actuellement contraint	Accord de normalisation juridique et d'ouverture de marché

1. L'accord avec la Tanzanie : un partenariat structurant mais contraint

a) Un accord modernisé à forte dimension économique

L'accord conclu avec la Tanzanie présente une portée économique significativement plus importante à court terme que celui conclu avec Antigua-et-Barbuda.

Le marché aérien entre la France et la Tanzanie demeure encore limité, mais s'inscrit dans une dynamique de croissance notamment avec l'essor des échanges avec l'Afrique de l'Est et le développement touristique régional. Le Gouvernement précise qu'*Air France* considère que l'ouverture de sa desserte tanzanienne en 2021 est un réel succès commercial. La compagnie française a transporté plus de 81 000 passagers en vol direct en 2024, dont une partie en correspondance via l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle.

Les dispositions relatives aux possibilités équitables d'exploitation prévues à l'article 5, à la concurrence loyale figurant à l'article 6 ainsi qu'à la coopération commerciale organisée à l'article 15 visent précisément à favoriser le développement progressif des échanges aériens entre les deux États.

Les clauses relatives au transfert des recettes prévues à l'article 16 contribuent également à sécuriser les investissements des compagnies aériennes et à favoriser le développement de nouvelles dessertes internationales.

b) Un instrument d'influence régionale dans l'océan Indien

Au-delà de sa portée économique, l'accord avec la Tanzanie présente également une *dimension stratégique* pour la France.

Située au sein d'un espace régional marqué par une intensification des échanges économiques et des enjeux de connectivité, la Tanzanie constitue un partenaire important pour la France dans l'océan Indien et en Afrique de l'Est.

Le renforcement des relations aériennes bilatérales participe ainsi à une logique plus large de présence française dans cette région et de consolidation des échanges régionaux.

Cette dimension régionale concerne également les collectivités françaises de l'océan Indien, notamment Mayotte et La Réunion, dont les échanges régionaux dépendent fortement du transport aérien. Les dispositions relatives aux routes aériennes, aux capacités et aux modalités d'exploitation des services aériens participent indirectement à l'intégration régionale de ces territoires ultramarins. Le Gouvernement indique que l'accord participe à une stratégie plus large ayant pour objectif de renforcer l'ancrage régional de Mayotte et de La Réunion dans leur environnement géographique immédiat. Les dispositions précitées contribuent à rapprocher les territoires français des pays riverains du canal du Mozambique, espace

présentant des enjeux croissants en matière de sécurité maritime, d'énergie, de commerce et d'environnement.

La densité normative relativement importante de l'accord tanzanien traduit cette ambition stratégique. Les dispositions relatives à la coopération commerciale prévues à l'article 15, aux mécanismes de sécurité et de sûreté aériennes figurant aux articles 9 et 10 ou encore aux enjeux environnementaux abordés à l'article 11 témoignent d'une volonté d'inscrire cette relation bilatérale dans un cadre moderne et évolutif.

c) Une portée opérationnelle aujourd'hui limitée par les restrictions européennes

Malgré cette ambition économique et stratégique affirmée, l'application concrète de l'accord demeure aujourd'hui fortement contrainte par les restrictions européennes pesant sur les transporteurs tanzaniens.

Cette situation limite considérablement les effets opérationnels immédiats de la convention. Les transporteurs tanzaniens ne peuvent actuellement exploiter de services aériens vers le territoire européen malgré l'existence d'un cadre conventionnel modernisé et juridiquement complet.

Cependant, l'accord conserve un intérêt juridique, diplomatique et stratégique important. En effet, il permet de structurer durablement les relations aériennes bilatérales et d'accompagner, à terme, une éventuelle mise en conformité du secteur aérien tanzanien avec les standards internationaux et européens.

2. L'accord avec Antigua-et-Barbuda : un cadre juridique au service de la connectivité régionale

a) L'établissement d'un premier cadre bilatéral aérien

Jusqu'à aujourd'hui, aucun accord aérien n'encadrait les relations entre la France et Antigua-et-Barbuda. Les éventuelles liaisons aériennes relevaient donc principalement d'autorisations ponctuelles ou de mécanismes administratifs limités.

L'accord reprend les principaux mécanismes classiques des accords de services aériens comme la désignation des transporteurs (article 3), la révocation ou suspension des autorisations (article 4), la concurrence loyale (article 6), la sécurité et la sûreté aériennes (articles 9 et 10), la coopération commerciale (article 15) ou encore la liberté tarifaire (article 18).

b) Un instrument de connectivité régionale dans la Caraïbe

Les réponses du Gouvernement mettent en évidence une dimension régionale qui n'apparaît qu'en filigrane dans l'étude d'impact.

L'accord s'inscrit dans la politique engagée à la suite des Assises du transport aérien visant à mieux intégrer les collectivités françaises d'Amérique dans leur environnement régional. Ainsi, le renforcement de la connectivité aérienne avec les États de la Caraïbe constitue un levier de développement des échanges économiques, touristiques et humains au sein de cet espace régional.

Cependant, les effets immédiats de la convention demeurent limités en raison du faible niveau actuel du trafic, mais cette dernière contribue à créer les conditions d'un approfondissement futur des échanges et à renforcer la présence française dans l'espace caribéen.

c) Un marché embryonnaire mais favorisé par un cadre plus libéralisé

Les flux aériens entre la France et Antigua-et-Barbuda demeurent aujourd'hui modestes et reposaient jusqu'à présent sur des autorisations ponctuelles délivrées en l'absence de tout cadre conventionnel.

Ainsi, si les retombées économiques immédiates demeurent limitées, la convention présente un **intérêt prospectif réel**. Elle permet de sécuriser juridiquement les relations aériennes entre les deux États tout en créant les conditions susceptibles d'encourager, à moyen terme, le développement des échanges aériens et de la connectivité régionale dans la Caraïbe.

3. Une différenciation révélatrice de l'adaptation pragmatique du modèle bilatéral

a) Des accords « sur mesure » adaptés aux intérêts français

L'analyse comparative des deux conventions met en évidence la capacité du modèle bilatéral aérien à conjuguer standardisation juridique et adaptation pragmatique aux intérêts des États parties.

En effet, ces deux accords reposent sur un **socle conventionnel largement harmonisé** inspiré des standards de l'OACI et des exigences du droit européen. Néanmoins, leurs contenus demeurent adaptés aux réalités économiques, diplomatiques et stratégiques de chacune des relations bilatérales.

L'audition des commissaires du Gouvernement a montré que l'accord avec Antigua-et-Barbuda présentait un degré de libéralisation supérieur à celui conclu avec la Tanzanie. Cette situation résulte d'un choix assumé des négociateurs. Ainsi, alors que l'accord tanzanien a été conçu pour accompagner un marché déjà existant et pour répondre à des besoins identifiés, notamment ceux d'Air France, l'accord avec Antigua-et-Barbuda, lui, cherche au contraire à favoriser l'apparition de nouvelles dessertes grâce à un cadre plus ouvert en matière de fréquences et de possibilités d'exploitation.

Ces conventions traduisent donc une forme de **diplomatie aérienne pragmatique** fondée sur des accords « sur mesure » adaptés aux intérêts poursuivis par la France selon les partenaires concernés.

Cette évolution s'inscrit plus largement dans une dynamique internationale de libéralisation encadrée du transport aérien, également observée dans les travaux parlementaires relatifs aux accords aériens conclus entre l'Union européenne et certaines organisations régionales, notamment l'ASEAN¹, qui mettent en évidence la standardisation croissante des mécanismes conventionnels et l'importance stratégique des libertés de l'air dans l'ouverture des marchés internationaux.

b) Le maintien d'une logique classique de souveraineté aérienne

Les deux accords illustrent également le maintien d'une logique classique de souveraineté aérienne dans les relations internationales.

Malgré la mondialisation croissante du transport aérien et le développement des mécanismes de coopération commerciale entre compagnies aériennes, les droits de trafic internationaux continuent d'être accordés dans un cadre bilatéral étroitement contrôlé par les États.

Les stipulations relatives à la désignation des transporteurs prévues à l'article 3, aux mécanismes de suspension ou de révocation des autorisations figurant à l'article 4 ainsi qu'aux contrôles exercés par les autorités aéronautiques traduisent le maintien de cette logique de souveraineté.

Les conventions révèlent également l'existence d'importantes asymétries économiques entre les partenaires concernés. La réciprocité juridique consacrée par les accords ne garantit pas une symétrie économique réelle entre les transporteurs.

Les compagnies européennes disposent en effet de moyens financiers, techniques et réglementaires largement supérieurs à ceux des opérateurs tanzaniens ou caribéens, tandis que l'accès effectif au marché européen demeure conditionné au respect de normes particulièrement exigeantes en matière de sécurité aérienne.

c) Une modernisation du réseau conventionnel français à coût budgétaire limité

Les deux conventions participent enfin à la poursuite de l'extension et de la modernisation du réseau conventionnel aérien français.

En effet, elles permettent à la France de sécuriser juridiquement ses relations aériennes internationales, de renforcer son cadre diplomatique

¹ Rapport n° 340 (2023-2024) du 14 février 2024 de Jean-Luc Ruelle sur le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'association des nations de l'Asie du sud-est, et l'Union européenne et ses États membres.

bilatéral mais également d'anticiper les évolutions futures du trafic aérien international.

Par ailleurs, dans la mesure où ils n'emportent ni engagement financier direct ni création de mécanismes spécifiques de soutien public leur coût budgétaire est limité pour la France.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mardi 16 juin, sous la présidence de Mme Catherine Dumas, vice-présidente, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a procédé à l'examen du rapport de Mme Mireille Jouve sur le projet de loi n° 555 (2025-2026) autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement d'Antigua-et-Barbuda relatif aux services aériens et le projet de loi n° 556 (2025-2026) autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République unie de Tanzanie relatif aux services aériens.

Mme Catherine Dumas, présidente. – Mes chers collègues, nous examinons à présent deux conventions internationales réunies dans un rapport unique en raison de leur objet similaire.

Il s'agit du projet de loi n° 555 (2025-2026) autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement d'Antigua-et-Barbuda relatif aux services aériens et du projet de loi n° 556 (2025-2026) autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République unie de Tanzanie relatif aux services aériens.

Je donne la parole à notre collègue Mireille Jouve, rapporteure de ces conventions.

Mme Mireille Jouve, rapporteure. – Madame la présidente, mes chers collègues, les projets de loi jumeaux qui nous sont soumis aujourd'hui ont pour objet l'approbation des accords relatifs aux services aériens signés entre le Gouvernement de la République française et la République unie de Tanzanie d'une part, et le Gouvernement d'Antigua-et-Barbuda d'autre part.

Ces deux conventions, signées respectivement en 2022 avec les îles Antigua-et-Barbuda, et en 2023 avec la République unie de Tanzanie, sont la traduction de la volonté affichée par le Président de la République lors de son déplacement à La Réunion fin 2019 d'une meilleure intégration des outre-mer français dans leur environnement régional.

Je commencerai par vous présenter brièvement le contexte tanzanien. Avec une superficie de 947 300 kilomètres carrés – soit 1,5 fois la France –, la Tanzanie est un pays de taille moyenne sur le continent africain. Si sa population actuelle est sensiblement équivalente à celle de la France, sa démographie se caractérise par un dynamisme spectaculaire qui pourrait conduire le pays à un doublement de sa population d'ici à 2050 – sans que les infrastructures scolaires, sanitaires ou de transport ne paraissent à ce jour en mesure d'accompagner cette dynamique. Cette trajectoire démographique constitue donc un défi majeur pour le pays.

La Tanzanie compte certes un certain nombre d'atouts : des conditions climatiques et géographiques particulièrement favorables pour le continent africain, une agriculture diversifiée, des richesses minières considérables, et, surtout, un important potentiel touristique. Frontalier avec huit États, ce pays bénéficie également d'une situation géographique stratégique. En particulier, le port de Dar es Salam fait de lui la porte d'entrée des flux commerciaux vers l'Afrique centrale et orientale.

En dépit de ces atouts, la Tanzanie demeure l'un des pays les plus pauvres de la planète. Quelque 43,5 % de sa population vivent en effet sous le seuil de pauvreté, et le PIB moyen est estimé à 1 220 dollars par habitant, soit à peine les trois quarts du PIB par habitant moyen de l'Afrique subsaharienne ; en matière de développement humain, elle se situait au 167^e rang mondial en 2022, en régression par rapport à 2010, où le pays occupait la 160^e place.

Depuis le début des années 2020, la France souhaite développer ses relations, historiquement peu nourries, avec ce pays riche en potentiels. Une quarantaine de groupes français, notamment de transport ou d'énergie, y sont implantés ; mais c'est surtout l'investissement solidaire qui constitue le principal outil de cette relation. L'implication de l'Agence française de développement (AFD) y est en effet la plus importante d'Afrique de l'Est, avec 1,5 milliard d'euros de financements accordés au pays au cours de la période 2008-2025.

C'est dans ce contexte porteur que s'inscrivait l'accord que nous examinons aujourd'hui lors de sa signature en 2023. Deux événements sont toutefois intervenus depuis lors, ébranlant cette trajectoire constructive.

Le premier a été l'inscription sur la liste noire de l'Union européenne des 35 compagnies aériennes tanzaniennes, en raison de lacunes majeures en matière sécuritaire, opérationnelle et réglementaire.

La conséquence en est, dans l'immédiat et jusqu'à la remise aux normes desdites compagnies, l'impossibilité pour elles d'opérer dans l'espace aérien européen, notamment vers les outre-mer français. Les compagnies tanzaniennes ne pourront donc tirer aucun bénéfice de cet accord tant que cette situation perdure.

La seconde crise majeure intervenue récemment a été la répression des manifestations déclenchées fin octobre 2025 par la réélection de la présidente Samia Suluhu Hassan. Pour mémoire, à l'issue d'un scrutin très contesté, celle-ci avait revendiqué plus de 97 % des voix. Cette annonce a déclenché des émeutes massives, sévèrement réprimées : les forces de sécurité ont en effet fait usage de balles réelles et de canons à eau pour disperser les manifestants. Le bilan pourrait s'établir à 1 000, voire 2 000 victimes pour les seuls trois premiers jours de manifestations. Amnesty International a également dénoncé des arrestations massives de leaders de l'opposition, des disparitions arbitraires, des actes de torture, des procès et condamnations

inévitables, un contrôle des médias, ainsi qu'une coupure de l'accès à internet pendant cinq jours.

Dans ces circonstances, me direz-vous, pourquoi signer cet accord aujourd'hui ?

De fait, à la suite à ces événements tragiques, la diplomatie française a rapidement recalibré une relation bilatérale qui ne pouvait pas se poursuivre dans sa dynamique antérieure. Le Quai d'Orsay a ainsi défini une ligne directrice pragmatique, consistant à maintenir une relation *a minima* avec le pays, mais recentrée sur les intérêts français, parmi lesquels la diplomatie économique, la lutte contre l'immigration clandestine, le narcotrafic et la criminalité organisée, ainsi qu'une meilleure intégration des outre-mer français dans leur environnement régional. En ce qui concerne l'aide au développement, l'AFD poursuivra la mise en œuvre des seuls prêts-projets ayant un impact direct sur la population, afin de ne pas aggraver la situation de personnes déjà fragiles.

La France conditionne la normalisation de la relation bilatérale à la mise en place d'un processus crédible de retour à l'État de droit.

Cette ligne directrice lui permet de prendre ses distances avec un régime qu'elle ne peut cautionner, tout en ménageant pragmatiquement ses intérêts et en limitant, autant que possible, l'impact sur la population. Dans le contexte difficile que connaît le continent africain, j'estime que ce positionnement est à la fois équilibré et pragmatique.

Cet accord aérien contribue à l'intégration régionale des outre-mer français dans leur bassin géographique, dans la mesure où il ouvre la perspective, à terme, de liaisons avec Mayotte et La Réunion.

Par ailleurs, les compagnies françaises pourraient saisir l'opportunité que constituent les difficultés traversées conjoncturellement par les hubs aéroportuaires du Moyen Orient – qui assurent en temps normal une part importante de la desserte aérienne vers la Tanzanie.

Enfin, d'une manière générale, le présent accord renforce la sécurité et la sûreté des liaisons existantes, tout en apportant au cadre juridique actuel, datant de 1978, des modernisations et mises à jour bienvenues.

Pour l'ensemble de ces raisons, les intérêts français seront largement bénéficiaires du présent accord, qui s'inscrit ainsi dans la ligne pragmatique définie par la diplomatie française. C'est pourquoi je vous proposerai de l'approuver.

J'en viens à Antigua-et-Barbuda. Avec un peu moins de 100 000 habitants, Antigua-et-Barbuda est un petit État insulaire situé dans les Caraïbes. Membre du Commonwealth et de la Communauté des Caraïbes (Caricom), son économie repose principalement sur le tourisme.

L'accord relatif aux services aériens avec la France est une première. En effet, avant 2022, aucun accord spécifique n'était prévu entre nos deux pays, les éventuelles liaisons aériennes relevant principalement d'autorisations ponctuelles.

Les relations entre la France et Antigua-et-Barbuda sont bonnes mais limitées. Cet accord permettra donc d'améliorer les possibilités de desserte aérienne dans les Caraïbes et contribuera à renforcer l'intégration régionale des collectivités françaises de la zone Caraïbes, en particulier de la Guadeloupe et de Saint-Martin.

Sur le fond, les deux accords qui nous sont soumis reposent sur une architecture classique conforme aux standards actuels du droit aérien international. Ils prévoient en effet la désignation des transporteurs aériens autorisés à exploiter les liaisons, l'octroi réciproque des droits de trafics, les conditions d'exploitation des services aériens ainsi que les règles applicables en matière de concurrence ou de règlement des différends.

Sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), ils prévoient également des dispositions relatives à la sécurité aérienne et à la sûreté de l'aviation civile.

Le cadre juridique sécurisé et actualisé par ces conventions permettra de développer des liaisons aériennes dans des zones d'intérêt direct pour nos collectivités ultramarines. Au-delà de leur portée technique, ces accords participent donc de la stratégie d'insertion régionale de nos outre-mer dans les bassins caribéen et indo-océanique. C'est pourquoi je vous proposerai d'émettre un avis favorable à leur approbation.

L'examen de ces deux projets de loi est inscrit en séance publique à l'ordre du jour du mercredi 24 juin prochain, selon la procédure simplifiée, ce à quoi la Conférence des présidents a souscrit, de même que votre rapporteure.

Mme Michelle Gréaume. – L'accord bilatéral de services aériens entre la France et la Tanzanie répond à un objectif technique réel : sécuriser les liaisons aériennes, faciliter les échanges et renforcer la coopération entre nos deux pays. Il prévoit notamment un cadre pour les droits de trafic, la sécurité aérienne et la coopération commerciale, et intègre une dimension environnementale, avec une référence au programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (Corsia).

Cet accord présente des intérêts concrets pour la France. Il peut contribuer au développement des liaisons avec l'océan Indien, notamment avec La Réunion et Mayotte, et offrir un cadre juridique plus stable aux opérateurs aériens.

Nous ne pouvons toutefois ignorer le contexte politique dans lequel intervient cette ratification. La situation en Tanzanie suscite en effet de graves préoccupations. Les conditions de la réélection de la présidente Samia Suluhu

Hassan en 2025 ont été contestées et d'importantes violences ont été rapportées dans le contexte postélectoral.

Nous ne considérons pas pour autant qu'un accord aérien technique doive être utilisé comme un instrument de sanction automatique. Rompre ou bloquer ce cadre pourrait pénaliser avant tout les échanges et les populations concernées. Il n'est pas possible pour autant de donner un signal d'approbation politique alors que des interrogations majeures demeurent sur l'État de droit.

C'est pourquoi notre groupe choisit l'abstention. Nous reconnaissons l'intérêt pratique de cet accord, mais nous voulons marquer notre vigilance face à l'état des libertés publiques en Tanzanie. Cette abstention est un message d'équilibre : maintenir les liens avec le peuple tanzanien tout en demandant que la France reste ferme sur ses exigences démocratiques et les droits humains.

En ce qui concerne l'accord bilatéral de services aériens entre la France et Antigua-et-Barbuda, il constitue un premier cadre juridique entre nos deux pays dans le domaine aérien et répond à un besoin concret : améliorer la connectivité entre la France, les territoires ultramarins et l'espace caribéen. Cet accord revêt une importance particulière pour nos territoires d'outre-mer. La Guadeloupe, située à seulement 80 kilomètres d'Antigua, est directement concernée par le développement des échanges régionaux, qu'ils soient économiques, touristiques ou humains. Il s'inscrit dans une logique de coopération caribéenne renforcée, incluant l'intégration progressive de nos collectivités ultramarines dans leur environnement régional.

Sur le fond, le texte apporte un cadre équilibré et garantit des droits réciproques de trafic. Il encadre les conditions d'exploitation des compagnies aériennes et renforce la sécurité. Non seulement il permettra d'accroître la sûreté aéronautique, mais il favorisera des coopérations commerciales, comme le partage de codes entre transporteurs.

Cet accord est également un geste de solidarité envers un petit État insulaire, particulièrement exposé aux conséquences du changement climatique et dont l'économie dépend fortement du tourisme, et, donc, du transport aérien.

Nous regrettons toutefois que contrairement à l'accord conclu avec la Tanzanie, cet accord ne comporte pas de dispositions spécifiques sur l'environnement et le programme Corsia. Les futurs accords aériens devront intégrer plus systématiquement les engagements climatiques internationaux.

En conclusion, notre groupe votera en faveur de cet accord afin de renforcer la coopération régionale, de désenclaver les territoires ultramarins et de construire une relation équilibrée avec Antigua-et-Barbuda. Notre soutien s'accompagne néanmoins d'une exigence : que les futurs accords de transport aérien intègrent pleinement les enjeux environnementaux.

**EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE DU PROJET DE LOI AUTORISANT L'APPROBATION DE
L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE
GOUVERNEMENT D'ANTIGUA-ET-BARBUDA RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS**

L'article unique constituant l'ensemble du projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement d'Antigua-et-Barbuda relatif aux services aériens est adopté sans modification à l'unanimité.

**EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE DU PROJET DE LOI AUTORISANT L'APPROBATION DE
L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE UNIE DE TANZANIE RELATIF AUX SERVICES
AÉRIENS**

L'article unique constituant l'ensemble du projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République unie de Tanzanie relatif aux services aériens est adopté sans modification.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Pour le Ministère de l'Europe et des affaires étrangères :

- Mme Théa FAUQUET, rédactrice à la sous-direction des secteurs stratégiques
- Mme Alice LEROY, rédactrice de la Caraïbe anglophone (MEAE DGP/AME/CENT)
- M. Henri CHABRIER, rédacteur Tanzanie
- Mme Valeria MANZIONE, Rédactrice à la Mission des Accords et Traités, Direction des affaires juridiques

Pour le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires :

- M. Louis MONTASSIER, chargé de mission accords bilatéraux de services aériens à la Direction générale de l'aviation civile

ANNEXE 1 : TABLEAUX DES ROUTES (TANZANIE)

ANNEXE

SECTION 1

Route à desservir par l'entreprise de transport aérien désignée de la République française, dans les deux sens :

Points en France - deux points en Europe - deux points au Moyen-Orient - six points en Afrique - Dar-es-Salaam et/ou Kilimandjaro - trois points au-delà en Afrique.

SECTION 2

Route à desservir par l'entreprise de transport aérien désignée de la République unie de Tanzanie, dans les deux sens :

Points en Tanzanie - deux points en Afrique - deux points au Moyen-Orient - deux points en Europe - Paris - deux points au-delà en Europe.

Notes :

1. L'entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre Partie contractante aura le droit de ne pas desservir un ou plusieurs points sur la route spécifiée sur tout ou partie de ses services à condition que ce service commence sur un point situé dans son propre territoire.

2. L'entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre Partie contractante aura le droit de terminer ses services sur la route spécifiée sur le territoire de l'autre Partie contractante et/ou sur tout point au-delà de ce territoire.

3. Les points sur lesquels les droits de trafic de cinquième liberté pourront être exercés seront agréés séparément entre les Autorités aéronautiques

4. L'entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre Partie contractante aura le droit, sur tout ou partie des services agréés, de modifier l'ordre de desserte des points.

Tableau actuel

Futur tableau

1. Route pouvant être exploitée par le ou les transporteurs aériens désignés de la République française :

1.1. Route long courrier

De	Points intermédiaires	Points d'arrivée	Points au-delà
Tous points en France métropolitaine	Tous points	Dar es Salaam, Kilimanjaro et Zanzibar	Tous points

1.2. Route régionale

De	Points intermédiaires	Points d'arrivée	Points au-delà
Mayotte et/ou La Réunion	Tous points	Dar es Salaam, Kilimanjaro et Zanzibar	Tous points

2. Route pouvant être exploitée par le ou les transporteurs aériens désignés de la République unie de Tanzanie :

2.1. Route long courrier

De	Points intermédiaires	Points d'arrivée	Points au-delà
Tous points en Tanzanie	Tous points	Paris et Marseille	Tous points

2.2. Route régionale

De	Points intermédiaires	Points d'arrivée	Points au-delà
Tous points en Tanzanie	Tous points	Mayotte et/ou La Réunion	Tous points

ANNEXE 3 : FICHE PAYS ANTIGUA-ET-BARBUDA

Février 2026

Direction de la Diplomatie économique



Fiche Pays - Repères économiques

Indicateurs macro-économiques - Relations économiques et commerciales bilatérales
Soutien aux entreprises françaises



Informations sur le pays

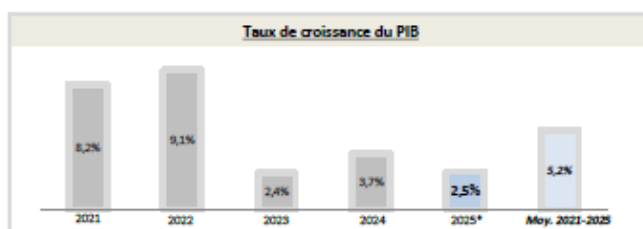
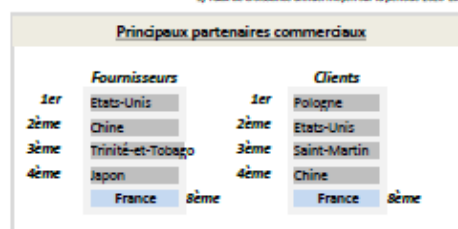
Informations générales

Capitale	Saint John's	Niveau de revenu (Banque Mondiale, 2025)	Revenu élevé
Superficie	442 km²	IDH (PNUD, 2023)	Rang : 53 (IDH : 0,851)
Population (2025) (RM)	00,1 million d'hab.		

Indicateurs macro-économiques

	2020	2021	2022	2023	2024	Evolution 2023/24	Evolution/an 2020/2024 ¹⁾
PIB (Mds USD courants) (RM)	1,4	1,6	1,9	2,0	2,2	10,9%	12,0%
PIB par habitant (USD courants) (RM)	14 420	16 128	18 523	19 627	21 491	9,5%	10,5%
Taux de chômage (% de la population) (Banque Mondiale)	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Solde commercial (M USD) (RM)	800	884	-894	-927	-905	nd	nd
Balance des paiements courants (% du PIB) (RM)	-15,57	-17,78	-15,63	-13,51	-7,01	nd	nd
Classement "Transparency International"	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Composition du PIB (2024, valeur ajoutée en % du PIB) (RM)	Agriculture			Industrie	Services		
	1,9%			19,0%	69,1%		

1) Taux de croissance annuel moyen sur la période 2020-2024

Source : FMI, 2025
* Données estimées

Source : FMI, 2024

Relation économique bilatérale

Echanges commerciaux (Douanes françaises)

	2021	2022	2023	2024	2025	Evolution 2021/2025	Evolution/an 2021/2025 ¹⁾
Exportations françaises (M€) (Douanes françaises)	5,4	7,0	13,9	17,0	14,6	-14%	+28%
Importations vers la France (M€) (Douanes françaises)	14,5	7,6	2,5	1,6	1,2	-25%	-46%
Total des échanges (M€) (Douanes françaises)	19,9	14,6	16,5	18,6	15,8	-15%	-6%
Solde des échanges (M€) (Douanes françaises)	-9,2	-0,6	11,4	15,4	13,3	-13%	nd
Nombre d'opérateurs à l'exportation* (Douanes françaises)	nd	188	201	206	219		

Hors matériel militaire

1) Taux de croissance annuel moyen sur la période 2021-2025

Position du pays dans le commerce extérieur de la France (2025)

Antigua-et-Barbuda est le 168ème partenaire commercial de la France.
Antigua-et-Barbuda est le 164ème client de la France, son 184ème fournisseur et son 83ème excédent. Le pays représente 0,0% des exportations de la France dans le monde.
Au sein de la région Amérique centrale et du sud, le pays est le 31ème client de la France, son 38ème fournisseur et son 16ème excédent. Il représente 0,1% des exportations dans la région.

Evolution des échanges entre la France et le pays (M€)



Source : Douanes françaises

Structure des échanges bilatéraux (hors matériel militaire, en nomenclature agrégée)

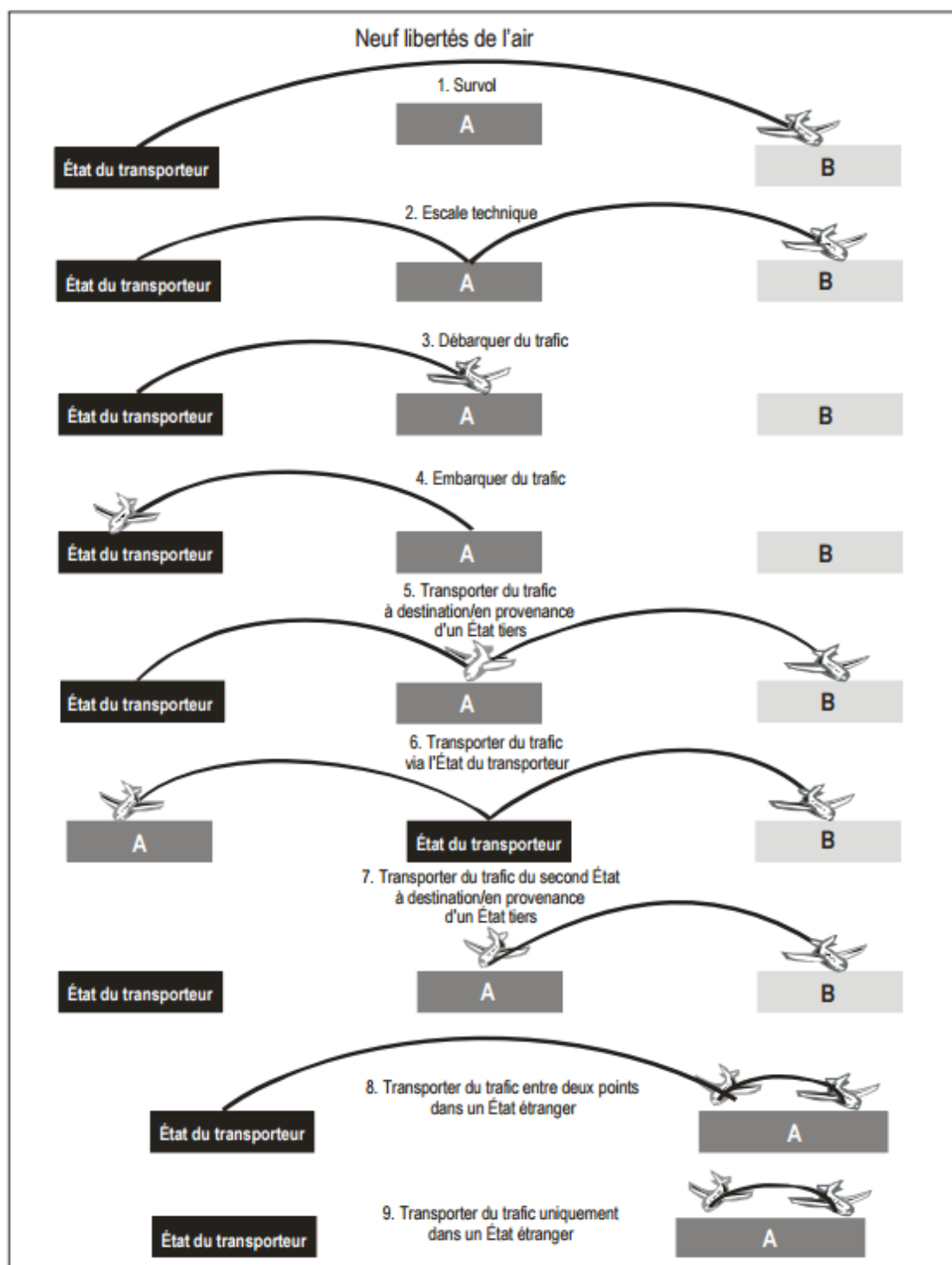
Premiers postes d'exportations vers le pays (2025, M€, % du total)

Poste 1	Produits pétroliers raffinés et coke	5 (32,0%)
Poste 2	Navires et bateaux	3 (20,0%)
Poste 3	Boissons	2,1 (14,0%)
Poste 4	Produits chimiques de base, produits azotés, matières	0,8 (6,0%)

Premiers postes d'importations à partir du pays (2025, M€, % du total)

Poste 1	Produits de la pêche et de l'aquaculture	(35,0%)
Poste 2	Coutellerie, outillage, quincaillerie et ouvrages divers en métal	0,4 (30,0%)
Poste 3	Aliments pour animaux	0,2 (17,0%)
Poste 4	Produits à base de fruits et légumes, y compris les jus	0,1 (5,0%)

ANNEXE 4 : LES NEUF LIBERTÉS DE L'AIR



Source : Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)