

# RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères

## PROJET DE LOI

autorisant la ratification de l'accord relatif aux services de transport aérien  
entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement  
de la République gabonaise

NOR : MAEJ1325394L/Bleue-1

-----

## ÉTUDE D'IMPACT

### I- Situation de référence et objectifs de l'accord

*Éléments de contexte sur le cadre bilatéral applicable aux services aériens entre la France et le Gabon*

Le transport aérien international entre la France et le Gabon est actuellement régi par l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République gabonaise relatif au transport aérien, signé à Libreville le 18 février 1977. Un tel accord bilatéral résulte de l'application de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago (« Convention de Chicago »). Plus précisément, ce type d'accord découle de la mise en œuvre de l'article 1<sup>er</sup> de la Convention de Chicago, en vertu duquel les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire, en liaison avec son article 6 qui prévoit "*qu'aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un État contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit Etat conformément aux conditions de cette permission ou autorisation*".

Du fait de son ancienneté, il manque à l'accord de 1977 un certain nombre de dispositions aujourd'hui nécessaires au bon développement des services aériens entre la France et le Gabon telles que la possibilité pour les transporteurs aériens de signer des accords commerciaux pour leurs services aériens (partage de codes) ou la présence de clauses relatives à la sûreté de l'aviation ou la sécurité technique des vols. L'accord de 1977 n'est par ailleurs pas conforme aux exigences du droit communautaire telles qu'elles ont été soulignées par les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes du 5 novembre 2002 relatifs à des accords bilatéraux concernant certains des États membres de la Communauté européenne et les États-Unis d'Amérique, arrêts dits de "Ciel ouvert"<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Cour de justice de l'Union européenne : Affaires C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 et C-476/98 concernant le Royaume-Uni, le Danemark, la Suède, la Finlande, la Belgique, le Luxembourg, l'Autriche et l'Allemagne.

*Les objectifs assignés à l'accord :*

Sur le plan juridique, ce nouvel accord aérien avec le Gabon fixera un cadre juridique moderne et conforme aux exigences du droit communautaire pour les services aériens entre les deux États. Il permettra notamment, en conformité avec le droit communautaire, de désigner des transporteurs aériens communautaires établis sur le territoire français. Il mettra par ailleurs fin aux accords commerciaux entre transporteurs pour l'établissement des tarifs des services aériens.

Sur le plan politique et diplomatique, la signature de ce nouvel accord démontre la vitalité des liens historiques entre la France et le Gabon et vient renforcer la qualité des relations entre les deux États.

Sur le plan économique, le nouvel accord fixe un cadre renouvelé pour le bon développement des services aériens en fonction des négociations de droit de trafic entre les deux États.

## **II- Conséquences estimées de la mise en œuvre de l'accord ou convention**

### **- Conséquences économiques**

Les droits de trafics entre la France et le Gabon sont définis par l'accord aérien en vigueur et évoluent progressivement à l'occasion de négociations régulières entre les autorités aéronautiques des deux États.

Les dernières consultations aéronautiques se sont tenues les 12 et 13 novembre 2012 à Libreville. Elles ont notamment permis de définir le droit pour chaque pavillon d'exploiter jusqu'à 7 fréquences hebdomadaires entre la France et le Gabon, possibilité qu'Air France a mise en œuvre au 31 mars 2013 avec un vol désormais quotidien entre Paris et Libreville. Le trafic entre les deux États concerne jusqu'à 135 000 passagers par an et représente une desserte stratégique pour le Gabon, en raison des liens historiques et économiques entre les deux pays, et importante commercialement pour Air France. La possibilité d'un vol quotidien devrait à court terme confirmer et développer cette situation, en permettant aux transporteurs aériens établis sur le territoire français de répondre à une demande aujourd'hui en partie détournée vers des vols avec correspondance au Maroc, en Allemagne ou en Belgique.

### **- Conséquences financières**

L'accord contient des clauses d'exemptions fiscales et douanières standards, conformes à la Convention de Chicago et d'autres sources de droit déjà en vigueur. Ces clauses d'exemptions fiscales et douanières étant d'ores et déjà existantes, la signature de l'accord relatif aux services de transport aérien entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République du Gabon n'engendrera pas de dépenses financières supplémentaires pour l'État.

De même, les transporteurs aériens désignés par les autorités françaises ne connaîtront pas de modification de leur situation fiscale et l'accord n'engendrera pas pour elles de dépenses financières supplémentaires.

- Conséquences sociales

L'accord relatif aux services de transport aérien entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République du Gabon offre un cadre juridique pour le développement des services aériens entre les deux États et n'emporte aucune conséquence sociale directe.

- Conséquences environnementales

L'accord relatif aux services de transport aérien entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République du Gabon n'emporte aucune conséquence environnementale directe.

L'augmentation de la fréquence des vols sur la ligne Paris-Libreville, qui engendre une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, résulte en effet des consultations aéronautiques des 12 et 13 novembre 2012, et non de l'accord relatif aux services de transport aérien entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République du Gabon.

- Conséquences juridiques

Le présent accord comporte les articles usuels pour les accords aériens bilatéraux négociés par la Direction générale de l'Aviation civile (octroi des droits, désignation des transporteurs aériens, exploitation des services agréés, sûreté de l'aviation, sécurité technique des vols, redevances et droits de douanes, représentation commerciale des entreprises, tarifs et transferts de recettes). Ces dispositions figurent traditionnellement dans les accords de services aériens, conformément aux principes définis par la convention de Chicago et aux droits établis par l'accord du 7 décembre 1944 sur le transit en matière de services aériens internationaux. Ces dispositions sont également conformes aux pratiques recommandées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et à ses modèles d'accords bilatéraux sur les services aériens.

De plus, l'accord négocié avec le Gabon est conforme au Traité sur l'Union européenne, au Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et au règlement n°847/2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les Etats membres et les pays tiers. Il reprend notamment les clauses-type élaborées conjointement par les Etats membres et la Commission européenne et les rend opposables à la partie gabonaise. La conformité à ces clauses a été confirmée par la Commission européenne par un courrier à la Direction générale de l'Aviation civile, en date du 27/07/2010.

*Modifications requises :*

L'accord comprend un article 11 « droits de douanes et taxes » qui instaure des exemptions de nature douanière et fiscale pour l'équipement normal des aéronefs, les carburants et lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces détachées, les provisions de bord, les équipements destinés à l'exploitation et l'entretien de l'avion ainsi que les documents publicitaires promotionnels. La rédaction de l'article 11 est similaire à celle des accords aériens déjà mis en œuvre. Ces exemptions de nature douanière et fiscale sont d'ores et déjà présentes dans le droit français en vertu notamment des différents engagements internationaux de la France. Dans ces conditions, aucune modification supplémentaire du droit français n'est rendue nécessaire du fait de ce nouvel accord aérien.

## - Conséquences administratives

La mise en œuvre de l'accord n'entraîne aucune modification organisationnelle administrative. Il offrira le nouveau cadre juridique pour les consultations aéronautiques officielles régulières entre les administrations de l'aviation civile française et gabonaise en charge de la négociation des droits de trafic.

### III – Historique des négociations

L'accord aérien actuellement en vigueur a été signé le 18 février 1977 à Libreville. Il avait alors remplacé, à son entrée en vigueur, un précédent accord aérien signé à Paris le 2 décembre 1963.

A l'occasion des consultations aéronautiques bilatérales tenues les 24 et 25 juin 2010 à Paris, il a été convenu de remplacer l'accord de 1977 par un nouvel accord dont le texte a été paraphé à cette occasion. La France a été à l'initiative du nouvel accord, en raison notamment de la non-conformité de l'accord de 1977 au regard du droit communautaire. La volonté d'actualiser le cadre bilatéral en vigueur a cependant toujours été partagée par la partie gabonaise.

Les consultations aéronautiques bilatérales des 4 et 5 juin 2012 ont été l'occasion de réactiver la signature de ce nouvel accord et permis de programmer une signature définitive de celui-ci le 27 novembre 2012, à l'occasion d'un déplacement en France du ministre gabonais en charge des transports.

### IV – État des signatures et ratifications

L'accord relatif aux services de transport aérien entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République du Gabon **a été signé le mardi 27 novembre 2012 à l'occasion d'une visite à Paris de M. Emmanuel Jean Didier Biyé, ministre des transports du Gabon. Le signataire** pour la France, est M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué auprès de la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche. La partie gabonaise poursuit actuellement sa propre procédure de ratification.

### V - Déclarations ou réserves

Sans objet