

N° 228

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2006-2007

Annexe au procès-verbal de la séance du 13 février 2007

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi autorisant la **ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part,***

Par Mme Paulette BRISEPIERRE,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Serge Vinçon, président ; MM. Jean François-Poncet, Robert del Picchia, Jacques Blanc, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Jean-Pierre Plancade, Philippe Nogrix, Mme Hélène Luc, M. André Boyer, vice-présidents ; MM. Daniel Goulet, Jean-Guy Branger, Jean-Louis Carrère, Jacques Peyrat, André Rouvière, secrétaires ; MM. Bernard Barraux, Jean-Michel Baylet, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Pierre Biarnès, Didier Borotra, Didier Boulaud, Robert Bret, Mme Paulette Brisepierre, M. André Dulait, Mme Josette Durrieu, MM. Hubert Falco, Jean Faure, Jean-Pierre Fourcade, Mmes Joëlle Garriaud-Maylam, Gisèle Gautier, MM. Jean-Noël Guérini, Michel Guerry, Robert Hue, Joseph Kergueris, Robert Laufoaulu, Louis Le Penec, Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Charles Pasqua, Jacques Pelletier, Daniel Percheron, Xavier Pintat, Yves Pozzo di Borgo, Jean Puech, Jean-Pierre Raffarin, Yves Rispat, Josselin de Rohan, Roger Romani, Gérard Roujas, Mme Catherine Tasca, MM. André Trillard, André Vantomme, Mme Dominique Voynet.

Voir le numéro :

Sénat : 201 (2006-2007)

Traités et conventions.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. L'ACCORD EURO-MAROCAIN DU 12 DÉCEMBRE 2006 SUR LES SERVICES AÉRIENS	6
A. UN ACCORD GLOBAL RÉGISSANT LES RELATIONS AÉRIENNES ENTRE LE MAROC ET L'UNION EUROPÉENNE	6
1. <i>Les dispositions de nature économique</i>	7
2. <i>La coopération réglementaire</i>	9
3. <i>Les dispositions institutionnelles</i>	10
B. UNE MISE EN ŒUVRE PROGRESSIVE	11
II. LES ENJEUX DE L'INTÉGRATION DU MAROC À L'ESPACE AÉRIEN EUROPÉEN COMMUN	12
A. UN ACCORD QUI RENFORCE L'ESPACE AÉRIEN EUROPÉEN COMMUN	12
B. UN ACCORD IMPORTANT POUR LE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE DU MAROC	13
CONCLUSION	15
EXAMEN EN COMMISSION	17
PROJET DE LOI	19
ANNEXE I - ETUDE D'IMPACT	21

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi a pour objet d'autoriser la ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles le 12 décembre 2006.

Négocié par la Communauté européenne à la suite d'un mandat que lui avait donné le Conseil des ministres des transports en décembre 2004, cet accord vise à réaliser progressivement l'intégration totale du Maroc dans l'espace aérien commun européen en appliquant aux relations aériennes entre les pays de l'Union européenne et le Maroc l'ensemble des principes en vigueur au sein de l'Union européenne, tant au plan économique et commercial qu'en matière de réglementation.

L'accord s'inscrit dans la volonté européenne d'élargir l'espace aérien commun à l'ensemble des pays voisins de l'Union européenne. Un accord a été conclu à cet effet avec les pays des Balkans occidentaux en juin 2006 et va être négocié avec l'Ukraine. Le Maroc est le premier pays non européen à avoir signé un tel accord qui entend servir de référence dans les relations aéronautiques euro-méditerranéennes.

Pour le Maroc, l'accord permettra de renforcer une desserte aérienne qui s'est déjà beaucoup améliorée depuis la politique de libéralisation engagée en 2004, en cohérence avec les objectifs de développement du tourisme. Il offrira également des perspectives innovantes pour les entreprises marocaines de transport aérien.

Votre rapporteur présentera tout d'abord l'accord du 12 décembre 2006 et ses modalités de mise en œuvre avant d'évoquer les avantages que souhaitent en retirer les pays européens et le Maroc.

I. L'ACCORD EURO-MAROCAIN DU 12 DÉCEMBRE 2006 SUR LES SERVICES AÉRIENS

L'accord sur les services aériens du 12 décembre 2006 est appelé à régir les relations aériennes du Maroc avec l'ensemble des pays de la Communauté européenne. Il se substitue aux accords bilatéraux précédemment conclus avec ces pays et possède un champ géographique plus large. Il supprime l'essentiel des limitations existantes en matière de trafic aérien en contrepartie de la reprise, par le Maroc, de l'acquis communautaire en la matière. Il doit ainsi permettre, dans un délai de deux ans, d'intégrer le Maroc à l'espace aérien européen commun.

A. UN ACCORD GLOBAL RÉGISSANT LES RELATIONS AÉRIENNES ENTRE LE MAROC ET L'UNION EUROPÉENNE

Le Maroc est aujourd'hui lié par des **accords bilatéraux sur les services aériens** à une quinzaine de pays de l'Union européenne¹, et notamment avec les pays les plus importants en matière d'aviation civile comme la France, la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, les Pays-Bas ou la Suède.

Ces **accords encadrent les relations aériennes entre le Maroc et ces pays européens**. Ils comportent des dispositions relatives à l'octroi de droits de trafic sur des routes aériennes spécifiées et fixent l'étendue et les limites de ces droits. Ils prévoient la désignation des compagnies habilitées à exploiter les services aériens correspondants. Ils traitent des tarifs, du régime fiscal, de la réglementation de sûreté et de contrôle applicables pour le trafic international. Ils excluent généralement toute possibilité de prise de contrôle de compagnies aériennes de l'une des parties par une compagnie de l'autre partie.

Ces accords ont permis un développement certain du trafic entre le Maroc et les pays de l'Union européenne, mais **ils ne sont pas harmonisés et continuent d'imposer plusieurs contraintes aux compagnies aériennes marocaines ou européennes**.

Par exemple, les compagnies européennes ne peuvent desservir le Maroc que depuis leur pays d'origine, sur des routes aériennes spécifiées dans l'accord bilatéral, et dans certains cas avec des limitations de fréquence ou de volume de passagers.

De même, les compagnies marocaines ne peuvent exploiter une ligne située entre deux villes européennes.

Depuis une vingtaine d'années, le transport aérien est engagé dans un processus de libéralisation visant à éliminer des accords internationaux les

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, France, Grèce, Hongrie, Italie, Lettonie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Suède.

dispositions restrictives instaurant un contrôle étroit de l'accès au marché, des tarifs et des niveaux de service. Initiée par les Etats-Unis, cette **politique du « ciel ouvert »** a également été suivie par les pays de l'Union européenne, après que ceux-ci aient créé un véritable marché intérieur du transport européen.

L'**accord euro-marocain du 12 décembre 2006** s'intègre pleinement dans cette démarche. Il se substituera aux actuels accords bilatéraux existants qui ne resteront en vigueur que dans la mesure où ils prévoiraient des dispositions plus favorables, à savoir l'octroi de droits non couverts par le nouvel accord. Son champ géographique est plus large puisqu'il couvre l'ensemble des pays de l'Union européenne. Enfin, il **supprime toutes les limitations de nationalité, de fréquences ou de capacité**, simplifie considérablement les procédures administratives et reconnaît sans restriction le droit d'établissement des compagnies européennes et marocaines au sein de l'espace commun.

1. Les dispositions de nature économique

L'accord comporte tout d'abord une série de **dispositions économiques** regroupées au titre I^{er}.

L'article 2 et l'annexe I de l'accord déterminent l'**étendue des droits accordés aux transporteurs des deux parties**. Il s'agit tout d'abord du **droit de survol** (1^{ère} liberté commerciale selon la classification de l'Organisation internationale de l'aviation civile) et du **droit d'escale technique**, permettant d'atterrir pour des raisons non commerciales (2^{ème} liberté commerciale). En ce qui concerne le **droit d'escale à des fins commerciales**, afin de débarquer ou d'embarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, l'accord reconnaît non seulement à toute compagnie d'opérer depuis ou vers l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité (3^{ème} et 4^{ème} liberté commerciale), dès lors que l'exploitation porte sur un service agréé et sur une route spécifiée, mais également d'opérer depuis ou vers tout autre Etat partie à l'accord (5^{ème} liberté commerciale).

L'annexe I supprime pratiquement toutes les restrictions en matière de **routes aériennes spécifiées**. Les **compagnies européennes** pourront exploiter des routes partant de tout point situé dans la Communauté européenne, desservant un ou plusieurs points au Maroc et poursuivant éventuellement vers un autre point situé au-delà, à condition toutefois, s'agissant du trafic passager, que ces points soient situés dans les pays auxquels s'applique la politique européenne de voisinage¹. Les **compagnies marocaines** pourront opérer de n'importe quel point du Maroc vers n'importe quel point de la Communauté européenne. En ce qui concerne le « cabotage »,

¹ Ces pays, en dehors du Maroc, sont les suivants : Algérie, Arménie, Autorité palestinienne, Azerbaïdjan, Belarus, Egypte, Géorgie, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Moldavie, Syrie, Tunisie et Ukraine.

c'est-à-dire la possibilité pour un opérateur étranger d'exploiter une ligne intérieure, il est exclu par l'article 2, mais il est en revanche prévu par l'annexe I que les compagnies marocaines puissent desservir successivement plusieurs points situés dans la Communauté européenne à condition que les vols aient le territoire marocain pour point de départ ou d'arrivée.

L'annexe I écarte également toute restriction sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service ou sur les types d'aéronefs exploités, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation, d'environnement ou de protection de la santé. Elle indique que l'affrètement par des compagnies européennes ou marocaines d'aéronefs de compagnies d'un pays tiers doit rester exceptionnel ou répondre à des besoins temporaires, et être soumis à l'approbation de l'autre partie.

Les conditions de **délivrance des autorisations d'exploitation** sont fixées par l'article 3. Elles doivent être accordées « dans les délais les plus brefs » sous les conditions suivantes : que le transporteur ait son principal établissement et les cas échéant son siège au Maroc, s'il s'agit d'un transporteur marocain, ou dans un pays de la Communauté européenne, s'il s'agit d'un transporteur européen ; que le Maroc, pour un transporteur marocain, ou l'Etat européen responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien, pour un transporteur européen, maintienne un contrôle réglementaire effectif sur ce transporteur ; que le transporteur soit détenu majoritairement ou en totalité par le Maroc ou des ressortissants marocains ou par un Etat membre de la Communauté européenne ou des ressortissants européens, pour un transporteur marocain, ou, pour un transporteur européen, par un Etat membre de la Communauté européenne, par un pays de l'Espace économique européen (Islande, Liechtenstein, Norvège) ou par la Suisse, ou par des ressortissants de ces Etats. Dans tous les cas, le transporteur devra répondre aux conditions prévues par les lois et règlements appliqués par l'autorité nationale compétente en matière d'exploitation de services aériens internationaux. L'article 4 fixe les conditions de révocation de l'autorisation d'exploitation, notamment lorsque les conditions précédentes ne sont plus réunies.

L'article 5 prévoit que la **détention majoritaire** ou le contrôle effectif d'un transporteur aérien marocain par des intérêts européens ou d'un transporteur européen par des intérêts marocains nécessite une décision préalable du comité mixte en charge de la gestion de l'accord euro-marocain. Cette décision précise les conditions associées à l'exploitation de services aériens entre les pays parties à l'accord ou avec des pays tiers.

Les lois et règlements des parties contractantes relatifs à l'entrée et à la sortie du territoire des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage ou du fret demeurent applicables (article 6).

L'article 7 prévoit l'**application de la réglementation communautaire en matière de droit de la concurrence et d'aides d'État** mentionnée dans l'accord d'association déjà conclu avec le Maroc, en

l'absence de règles plus spécifiques prévues par l'accord sur les services aériens lui-même.

L'article 8 pose le principe de la renonciation aux **subventions destinées aux transporteurs aériens**, considérées comme incompatibles avec la notion d'espace aérien ouvert. Par dérogation à ce principe, les subventions demeurent envisageables si elles poursuivent un objectif légitime et qu'elles sont transparentes et proportionnées à l'objectif visé. La partie concernée doit alors en informer l'autre partie.

L'article 9, relatif aux activités commerciales, précise les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de chaque partie peuvent poursuivre leurs activités commerciales sur le territoire de l'autre partie : établissement de bureaux, recours à des services d'assistance en escale, vente de billets, transfert de recettes, conclusion d'accords de coopération commerciale.

Les articles 10 et 11 déterminent les dispositions applicables en matière d'exemption de droits de douane et taxes et de redevances d'usage.

L'article 12, relatif aux tarifs, indique que l'établissement des tarifs des services aériens exploités est libre et non soumis à approbation. La réglementation européenne s'applique pour les tarifs des transports effectués dans la Communauté européenne.

2. La coopération réglementaire

Le titre II de l'accord est relatif à la **coopération réglementaire**. Celle-ci porte notamment sur la sûreté de l'aviation civile et passe par la mise en œuvre, par le Maroc, d'une partie de la réglementation communautaire. Sont notamment visés, le recours à l'inspection des aéronefs soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne (article 14), la mise en œuvre des contrôles de sécurité des passagers, de leurs bagages et du fret et l'assistance en matière de sûreté aérienne (article 15) et la gestion du trafic aérien (article 16).

L'article 14, ainsi que les articles 16 à 20 prévoient l'application de la législation communautaire dans six domaines : sécurité de l'aviation, gestion du trafic aérien, protection de l'environnement, protection des consommateurs, systèmes informatisés de réservations et aspects sociaux. L'annexe VI énumère, dans ces différents domaines, chacun des **28 règlements ou directives applicables**, en tout ou partie, aux relations entre le Maroc et la Communauté européenne pour l'exploitation des services aériens.

L'accord prévoit ainsi une « convergence réglementaire » qui doit conduire à terme le Maroc à reprendre l'ensemble des dispositions communautaires visées.

3. Les dispositions institutionnelles

L'article 22 instaure un **comité mixte** composé de représentants des parties qui est responsable de la gestion de l'accord et de son application correcte. Il se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an. Il formule des recommandations et prend des décisions d'un commun accord, ces décisions ayant force contraignante pour les parties.

Le comité mixte examine notamment les **questions relatives aux investissements bilatéraux majoritaires** ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties.

Il développe également la coopération par la voie d'échanges d'experts et sur les conséquences sociales de l'application de l'accord, notamment en matière d'emploi.

L'article 23, relatif au règlement des différends et à l'arbitrage, précise les conditions dans lesquelles les parties contractantes peuvent saisir le comité mixte pour régler les différends sur l'interprétation et l'application de l'accord. Si cette procédure est infructueuse, les parties contractantes peuvent recourir à un tribunal d'arbitrage.

L'article 24 permet à une partie qui considère que l'autre partie n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose l'accord de prendre des **mesures de sauvegarde**. Celles-ci doivent se limiter, dans leur champ d'application et leur durée, à ce qui est strictement nécessaire pour remédier à la situation. Le comité mixte est alors informé.

L'article 25 prévoit la possibilité de modifier l'accord pour tenir compte d'éventuels nouveaux accords aériens conclus avec d'autres pays méditerranéens.

Comme indiqué plus haut, en vertu de l'article 26, **l'accord euro-marocain se substituera aux dispositions de même nature établies dans les accords bilatéraux** conclus entre les États membres et le Maroc. La liste de ces accords est détaillée dans l'annexe II.

Les modalités d'amendement, de dénonciation et d'enregistrement de l'accord sont fixées par les articles 27 à 29.

En application de l'article 30, l'accord entrera en vigueur un mois après la notification de la dernière ratification par un Etat partie. Toutefois, chaque Etat partie aura la possibilité de l'appliquer provisoirement, sous réserve du respect des dispositions de son droit interne. La France sera ainsi en mesure d'appliquer provisoirement cet accord une fois que seront accomplies ses procédures internes de ratification.

B. UNE MISE EN ŒUVRE PROGRESSIVE

L'annexe IV de l'accord est relative aux dispositions transitoires.

Un **déla**i de **deux ans maximum** est fixé au Maroc pour appliquer les différents aspects de la réglementation communautaire visés à l'annexe VI et pour se mettre en conformité avec le droit européen de la concurrence. La **reprise de l'acquis communautaire** fera l'objet d'une évaluation réalisée sous la responsabilité de la Communauté européenne. Elle devra être **validée par le comité mixte**.

Concrètement, la mise en œuvre de l'accord sur les services aériens doit s'effectuer en **deux phases**.

Durant la **première phase**, c'est-à-dire des deux années destinées à **intégrer l'acquis communautaire**, et jusqu'à la validation par le comité mixte, **les limitations de nationalité, de fréquence et de capacité seront en grande partie supprimées**. Le droit d'exploiter les liaisons entre tout point situé au Maroc et tout point situé en Europe sera reconnu de manière illimitée, que ce soit pour le trafic passager ou pour le fret. Ainsi, n'importe quelle compagnie européenne, quelle que soit sa nationalité, pourra desservir n'importe quelle route aérienne entre l'Union européenne et le Maroc, sans aucune limitation de fréquence ou de capacité. Une compagnie française pourra par exemple desservir le Maroc depuis la Belgique ou l'Italie. Les principales compagnies européennes pourront ainsi accroître leurs dessertes du Maroc. De la même manière, les compagnies marocaines pourront exploiter toute liaison entre un aéroport marocain et un aéroport européen.

La **seconde phase**, subordonnée à la décision favorable du comité mixte, verra la **suppression des dernières restrictions**. Les transporteurs européens pourront embarquer des passagers ou du fret au Maroc à destination d'un point situé au-delà et les transporteurs marocains pourront embarquer des passagers ou du fret en un point de la Communauté européenne à destination d'un autre point de la Communauté européenne. Ainsi, les compagnies marocaines pourront desservir successivement deux villes européennes. Par exemple, après un vol Casablanca-Madrid, le même avion pourra poursuivre sa route vers Dublin en embarquant des passagers entre Madrid et l'Irlande, ce qui favorisera la rentabilisation du service.

II. LES ENJEUX DE L'INTÉGRATION DU MAROC À L'ESPACE AÉRIEN EUROPÉEN COMMUN

L'accord euro-méditerranéen du 12 décembre 2006 s'inscrit dans la lignée des accords dits « ciel ouvert » qui se sont développés ces dernières années dans le domaine du transport aérien international. Il répond à la fois à la volonté européenne d'élargir l'espace aérien commun, et à la volonté marocaine de s'appuyer sur le transport aérien pour développer son industrie touristique.

A. UN ACCORD QUI RENFORCE L'ESPACE AÉRIEN EUROPÉEN COMMUN

L'intégration européenne dans le domaine des services aériens a été lancée en 1987, avec le remplacement progressif d'un système fondé sur un réseau d'accords bilatéraux par l'application uniforme de principes communautaires fondés sur la suppression des restrictions imposées en matière de propriété des compagnies aériennes, d'accès aux marchés, de volume de trafic ou de tarifs. Depuis 1997, les marchés domestiques des différents pays de l'Union européenne sont ouverts à la libre concurrence pour tous les transporteurs aériens immatriculés au sein de l'Union. Dans le même temps, les procédures administratives et la réglementation technique du transport aérien ont été harmonisées.

Cette libéralisation du marché intérieur implique également, en vertu d'une décision de la Cour de justice des Communautés européenne de novembre 2002, une renégociation des accords bilatéraux entre pays européens et pays tiers afin d'éliminer de ces accords les clauses de désignation limitant l'accès aux marchés tiers aux seules compagnies nationales.

Au-delà de la création de ce marché intérieur, les autorités européennes entendent développer, à l'extérieur des frontières de l'Union, un **espace aérien européen commun** (EAEC) où s'appliqueraient des règles uniformes, tant sur le plan économique et commercial que sur le plan des normes de sécurité et de contrôle. Cette harmonisation destinée à garantir les conditions de sécurité les plus élevées et une concurrence loyale doit toucher en premier lieu les pays voisins.

La «feuille de route» adoptée par le Conseil en juin 2005 se fixe pour objectif la **création d'un espace aérien commun élargi avec les pays voisins d'ici 2010**.

En juin 2006, un **premier accord a été signé en ce sens avec huit pays ou territoires des Balkans occidentaux** (Albanie, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Macédoine, Roumanie, Serbie-et-Monténégro et la mission des Nations unies au Kosovo) ainsi qu'avec l'Islande et de la Norvège.

Le **Maroc** est le premier pays non européen à bénéficier de cette politique. La France a milité pour qu'une priorité soit donnée au Maroc, sur le

fondement de sa participation au processus euro-méditerranéen de Barcelone. Cette singularité est reprise dans l'intitulé même de l'instrument qui constitue un « accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens ». Le préambule souligne également que cet accord constituera « une référence dans les relations aéronautiques euro-méditerranéennes afin d'exploiter pleinement les avantages de la libéralisation dans ce secteur économique essentiel ».

Depuis lors, la Commission européenne a été chargée d'engager des négociations sur un accord du même type avec l'Ukraine.

La politique de développement de l'espace aérien européen commun se double de la négociation de nouveaux accords aériens globaux avec des partenaires extérieurs à l'Europe, en vue d'améliorer l'ouverture des marchés et la convergence réglementaire. Un accord a été finalisé en ce sens avec les Etats-Unis. Les négociations ont vocation à se poursuivre avec la Chine, l'Inde, l'Australie, la Nouvelle-Zélande ou le Chili.

B. UN ACCORD IMPORTANT POUR LE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE DU MAROC

Le Maroc, pour sa part, accorde une très haute importance à cet accord sur les services aériens.

En effet, l'**amélioration de la desserte aérienne** est l'un des volets clefs d'une politique volontariste de développement touristique. Formulé en 2001, ce plan ambitieux baptisé « vision 2010 » se fixe les objectifs chiffrés suivants : en matière d'arrivées touristiques, atteindre les 10 millions de touristes (contre 5,5 millions en 2005) ; porter la capacité hôtelière à 230 000 lits (110 000 lits en 2003) ; créer 600 000 emplois nouveaux (soit un quasi-doublement par rapport à 2003) ; renforcer la contribution du tourisme au PIB pour la porter à près de 20 % en 2010.

Pour atteindre cet objectif, les autorités marocaines ont déjà entrepris depuis 2004 une libéralisation du trafic aérien, car malgré la création de deux compagnies « low cost » marocaines, Atlas blue et Jet4you, seule l'arrivée de nouveaux opérateurs étrangers peut permettre cette augmentation souhaitée du trafic, notamment grâce à des vols sans escale desservant directement les principales destinations touristiques comme Marrakech, Agadir ou Fès.

Ainsi, depuis 2004, le nombre de compagnies étrangères assurant des vols réguliers vers le Maroc est passé de 22 à 44. Le trafic aérien a augmenté de manière spectaculaire puisque le nombre de passagers internationaux, qui s'était stabilisé à 5 millions de passagers par an de 2000 à 2003, atteignait plus de 7 millions de passagers en 2005 et devait dépasser les 8 millions de passagers en 2006. Grâce à l'accord euro-méditerranéen sur les services aériens, le Maroc espère pouvoir créer chaque année environ une centaine de nouvelles fréquences hebdomadaires et atteindre son objectif de 15 millions de passagers internationaux d'ici 2010.

CONCLUSION

L'accord euro-méditerranéen entre le Maroc et la Communauté européenne peut constituer un exemple de partenariat réussi entre l'Europe et un pays de la rive sud de la Méditerranée. L'Europe en attend des retombées positives pour ses compagnies aériennes et des garanties supplémentaires pour les passagers européens à destination du Maroc. Le Maroc, quant à lui, y voit une condition nécessaire de son développement touristique et des perspectives nouvelles pour son propre secteur du transport aérien.

La ratification de l'accord par la France permettra son application immédiate aux relations aériennes franco-marocaines, sans attendre que l'ensemble des pays de la Communauté aient procédé à la ratification. C'est tout l'intérêt d'une approbation rapide par le Parlement d'un instrument signé à Bruxelles il y a seulement deux mois.

Votre commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées vous demande d'adopter le présent projet de loi.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées a examiné le présent projet de loi au cours de sa réunion du 13 février 2007.

A la suite de l'exposé du rapporteur, la commission a adopté le projet de loi et proposé qu'il fasse l'objet d'une procédure d'examen simplifiée en séance publique.

PROJET DE LOI

(Texte proposé par le Gouvernement)

Article unique

Est autorisée la ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, fait à Bruxelles, et dont le texte est annexé à la présente loi¹.

¹ Voir le texte annexé au document Sénat n° 201 (2006-2007)

ANNEXE I - ETUDE D'IMPACT¹

I - Contexte juridique

Le présent accord comporte les articles usuels relatifs à l'octroi des droits, à la désignation des transporteurs aériens, à l'exploitation des services agréés, à la sûreté de l'aviation, à la sécurité technique des vols, aux redevances et droits de douanes, à la représentation commerciale des entreprises, aux tarifs et aux transferts de recettes.

Ces dispositions figurent traditionnellement dans les accords de services aériens bilatéraux conclus par la France, conformément aux principes définis par la convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago et aux droits établis par l'accord du 7 décembre 1944 relatif au transit des services aériens internationaux.

L'accord comporte des clauses communautaires type permettant de se conformer aux exigences du droit communautaire. En matière de concurrence sont également applicables, en l'absence de règles spécifiques, les dispositions pertinentes de l'accord d'association conclu entre la Communauté et le Maroc.

II - Etat du droit existant relatif à l'article 10

L'accord euro-méditerranéen comprend un article 10 « 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 alors que seules des exemptions de nature douanière sont prévues par l'article 24 de la Convention de Chicago.

De plus, y compris en ce qui concerne les exemptions douanières, le champ d'application de l'accord euro-méditerranéen est plus large que celui prévu par la Convention de Chicago puisqu'il concerne les provisions de bord fournies sur le territoire de l'autre partie contractante alors que la convention de Chicago se limite aux provisions de bord se trouvant dans un aéronef à son arrivée sur le territoire d'un autre Etat contractant. De même, l'article 10 paragraphe 2 e) prévoit des exemptions pour les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou terminaux de fret.

L'exonération de droits et autres taxes s'agissant des aéronefs et des produits embarqués à leur bords reposent sur les bases juridiques suivantes :

¹ Texte transmis par le Gouvernement pour l'information des parlementaires

A – Article 24 de la Convention de Chicago

Il vise une exonération des droits de douanes pour :

- l'aéronef lui-même ;
- le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement habituel et les provisions de bord.

Il vise également une exonération pour « les autres frais de visite ou autres droits et redevances similaires imposés par l'Etat ou les autorités locales ».

B – La convention d'Istanbul du 26/06/1990 sur l'admission temporaire (adoptée au niveau communautaire, pour ce qui relève de la compétence exclusive de la CE, c'est-à-dire droits de douane et procédures douanières, par la décision n° 3/329/CEE du 15 mars 1993 et ratifiée par la France, pour ce qui demeure de sa compétence, c'est-à-dire le domaine fiscal essentiellement, par la loi n° 97-101 du 5 février 1997).

Son annexe C permet l'importation en franchise de droits et taxes (par là il faut entendre les droits de douane, les taxes d'effet équivalent et les autres taxes y compris nationales telles que la TVA ou les accises, qui sont normalement perçues à l'importation) :

- du moyen de transport (y compris les aéronefs à usage commercial ou civil) ;
- des pièces de rechanges et équipements servant à la réparation ;
- des opérations régulières d'entretien et de réparation ;
- des combustibles et carburants contenus dans les réservoirs normaux ;
- des huiles lubrifiantes.

C - Les dispositions d'application du CDC

Elles ont prévu également un dispositif d'exonération de droits de douane pour les moyens de transport eux-mêmes, y compris les aéronefs immatriculés en-dehors de la CE et utilisés pour un usage commercial (cf. article 558 des DAC).

D - Le code des douanes

L'article 195 de ce code permet une exonération de droits et accises sur les produits pétroliers qui sont utilisés sur les aéronefs qui effectuent des liaisons commerciales avec l'étranger.

E - Le CGI

L'article 262 permet les exonérations de TVA :

- sur les opérations de livraison de biens, de transformation, de réparation, d'entretien, d'affrètement et de location portant sur des aéronefs utilisés par des Cies aériennes qui effectuent des services à destination ou en

provenance de l'étranger et de l'outre-mer, représentant moins de 80 % des services qu'elles exploitent (262 - 4°) ;

- sur des opérations de livraison de location de réparation et d'entretien portant sur des objets destinés à être incorporés dans ces aéronefs ou utilisés pour leur exploitation en vol (262 - 5°) ; - sur les opérations de livraison de biens destinés à l'avitaillement des aéronefs à usage privé ou commercial (262 - 6°).

III - Modifications à apporter

La ratification du droit interne ne nécessite aucune modification du droit interne.