

CONSEIL REGIONAL

Ve Réunion du **Comité Spécial sur le Transport**
de l'ASSOCIATION DES ETATS DE LA CARAIBE

Panama City – PANAMA
18-20 Juin 2001

R A P P O R T D E M I S S I O N

Présenté par

Louis BOUTRIN

Conseiller Régional, délégué au Comité Spécial Transport de l'A.E.C.

Monsieur le Président,

Je vous prie de trouver ci-joint la version finale de « l'Accord entre les Etats membres et membres associés de l'AEC relatif au transport aérien entre leurs territoires » telle qu'elle a été retenue les 18, 19 et 20 juin 2001 à Panama-City à l'issue de la Réunion extraordinaire du Groupe de transport aérien du Comité Spécial sur le transport et de la V^o Réunion du Comité Spécial Transport de l'Association des Etats de la Caraïbe (A.E.C.).

Ce projet d'Accord entre les Etats de l'A.E.C. est le fruit d'un très long travail entre les délégations des Etats membres dans le transport aérien qui constitue un secteur fondamental pour les économies des pays concernés. Ceci explique l'âpreté des débats au cours d'interminables réunions où l'enjeu final et la pierre d'achoppement demeurent la négociation des droits de trafic notamment des droits de 5^{ème} Liberté tels qu'ils sont définis dans les Accords de transport de la Convention de Chicago.

En effet, sans cet Accord sur les transports aériens, tous les grands discours sur la Coopération dans la Caraïbe, sur le développement du commerce, du tourisme et de la Culture ne sont que déclarations de bonne intention. Pour les Etats membres de l'A.E.C. le transport aérien dans notre région n'est pas seulement un moyen de communication mais c'est un passage obligé à toute perspective de développement et d'épanouissement des peuples de la Caraïbe.

Au moment où les pays de l'AEC envisagent d'*Unifier la Caraïbe par voies aérienne et maritime*, la Martinique, dont l'isolement aérien constitue un des principaux obstacles à son intégration de la Caraïbe, ne pouvait être absente. D'où l'intérêt pour la Région Martinique, que j'ai eu l'honneur de représenter, de prendre part aux travaux du Comité Spécial Transport de l'AEC et d'assurer un suivi effectif de ce dossier.

Mais l'élaboration d'une politique commune de transports par les Etats membres de l'AEC et la signature d'un tel Accord sur les transports aériens présentent un certain nombre de contraintes tant sur le plan politique que technique, qu'il convient d'examiner avant la ratification prévue le 12 Décembre 2001, au Venezuela, lors de la réunion des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'A.E.C.

Sur le plan technique :

Un consensus a été obtenu sur les 23 articles de l'Accord excepté l'Article 2 relatif à la cession de droits de trafic.

L'Art. 2 paragraphe 1 alinéas c et d, concerne les droits de 3, 4, 5^{ème} Liberté.

Si cet accord est réduit à l'octroi des droits de 3^{ème} Liberté (*droit de débarquer des passagers, du courrier, des marchandises embarqués sur le territoire de l'Etat dont l'aéronef arbore le pavillon*) et 4^{ème} Liberté (*droit d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire de l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité*) il ne présente aucun danger et peut-être ratifié.

Par contre, l'octroi des droits de 5^{ème} Liberté (*droit d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises en provenance d'un autre Etat que celui dont l'appareil possède la nationalité*) risque de mettre en difficultés Air Caraïbe ou toute autre compagnie aérienne qui voudrait s'implanter sur un marché aussi limité et fragile que celui des D.F.A. . D'après les informations recueillies auprès de la Direction Régionale de l'Aviation Civile, cet accord « s'apparente aux accords de type 'ciel ouvert' préconisés par les autorités américaines et va à cet égard au-delà des engagements que les autorités françaises prennent traditionnellement dans leurs accords aériens. Il s'apparente également en matière d'accès au marché au régime libéral existant au sein de la Communauté européenne, mais contrairement à ce qui existe en Europe, il ne prévoit la mise en place d'aucun cadre juridique harmonisé équivalent à de l'acquis communautaire, pour garantir le développement d'une concurrence saine et durable dans la région ».

Un point positif toutefois : L'octroi de cette 5^{ème} Liberté favorisera une augmentation du trafic et une meilleure qualité de la desserte dans la Caraïbe. On peut également espérer une diminution des tarifs actuellement pratiqués du fait d'une plus grande concurrence, tout ceci dans le droit fil de l'esprit qui a présidé le II^{ème} sommet des chefs d'Etat et de Gouvernement de Saint Domingue.

N.B. :

- L'idéal serait d'enlever les alinéas c et d du paragraphe 1 de l'article 2 et de signer l'accord tel quel car il constitue dans son ensemble une avancée extraordinaire en matière de politique commune de transports aériens.
- Les nombreuses réserves de la délégation de Barbade me conduisent à penser qu'il faudra très certainement signer l'Accord et poursuivre les discussions après sa ratification pour trouver un consensus général.

Sur le plan politique

Deux questions de fond méritent d'être clarifiées au préalable :

- 1°) Cet accord concerne-t-il exclusivement les 3 Régions des D.F.A. ou s'applique-t-il à la France ?
- 2°) Sommes-nous oui ou non autorisés à signer un tel Accord ?

1°) Le champ d'application de cet accord devrait se limiter aux seuls D.F.A. :

- L'appartenance de la France à l'Union Européenne rend inconcevable la ratification d'un tel Accord. En effet, cet Accord entre pays membres de l'A.E.C. comporte des dispositions non conformes au droit communautaire et inapplicables aux compagnies aériennes européennes.
- Tel qu'il est précisé dans l'Art. 1, le territoire concerne : « *les zones terrestres et les eaux territoriales limitrophes se trouvant sous la souveraineté des Etats signataires* ». Or, dans l'Art. 2, il est question de « *territoire* ». Il existe à ce niveau une ambiguïté qu'il convient de lever avant toute initiative de l'exécutif régional.
- Par ailleurs, il est important de suivre d'évolution du dossier de demande d'adhésion de Porto Rico à l'AEC et sa position par rapport à cet Accord.

2°) Sommes-nous autorisés à signer un tel Accord ?

- Tout dépendra du champ d'application retenu pour cet Accord
- Si cet accord ne s'applique qu'aux Régions des D.F.A., les 3 exécutifs régionaux doivent entreprendre rapidement des démarches pour qu'ils soient autorisés à le signer.

- Ils doivent avoir des démarches similaires auprès de la Commission de Bruxelles afin d'obtenir les autorisations nécessaires auprès du chef de bureau des Affaires Internationales - Division des transports aériens.
- La signature d'un tel Accord par un des 3 exécutifs suppose une délégation de souveraineté. C'est l'occasion idéale pour mettre à l'épreuve la sincérité du Gouvernement français ainsi que sa volonté politique telle qu'elle s'est manifestée dans la Loi d'Orientation pour l'Outre-Mer.

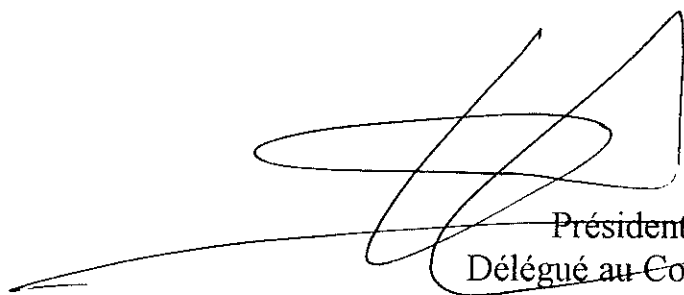
En conclusion :

La signature de cet Accord constitue une étape importante à franchir par les Etats membres de l'A.E.C. dans leur volonté de mettre sur pied une politique commune de transports.

Reste à trouver une formule consensuelle en ce qui concerne les droits de trafic. Or, c'est à ce niveau des négociations que l'on rencontre le plus de difficultés car tous les experts du transports aériens s'accordent à dire que *c'est uniquement par le biais des droits de trafic et de la désignation des compagnies aériennes (Art. 3 - A1) que l'on peut maîtriser une véritable politique de transports aériens.*

Comme j'ai eu à le mentionner dans mon précédent rapport de mission, **l'enjeu pour la Martinique est éminemment politique** car si la France autorise les Régions des D.F.A. à négocier de tels accords, elle accepte de leur conférer au préalable une délégation de souveraineté. Il nous appartient à nous Région Martinique, de trouver le cadre d'une discussion avec le gouvernement français (Loi d'Orientation pour l'Outre-Mer ?) et Bruxelles afin d'aborder ces problèmes de transport aérien dans la Caraïbe tant sur le plan technique que politique.

Fort de France, le 9 juillet 2001



Louis BOUTRIN
Conseiller Régional

Président du Comité Transport de la Région
Délégué au Comité Spécial Transport de l'A.E.C.

N.B. :

La Région Martinique pourrait prendre l'initiative d'organiser à la Martinique la Conférence des Directeurs des Compagnies aériennes de l'A.E.C. Cette conférence pourrait s'envisager d'ici la fin Janvier 2002, en ouverture de la prochaine Réunion Spécial Transport de l'AEC. Ceci suppose une démarche préalable de l'exécutif régional auprès du secrétariat de l'A.E.C.
Je reste à votre disposition, si ce projet vous semble opportun.