N° 3437

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 4 novembre 2026.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE PROJET DE LOI, *adopté par le Sénat, 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 CLÉMENTINE AUTAIN,

Députée

AVEC

EN ANNEXE
LE TEXTE DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Voir les numéros :
Assemblée nationale : **2985**.
Sénat : **556**, **754**, **756** et T.A. **147** (2025-2026).

SOMMAIRE

Pages

INTRODUCTION 5

I. L'ACCORD AÉRIEN DU 23 FÉVRIER 2023 RÉPOND À LA NÉCESSITÉ DE RENOUVELER LE CADRE CONVENTIONNEL EXISTANT 7

A. LE NOUVEL ACCORD AÉRIEN S'INSCRIT DANS UN CONTEXTE DE RECONFIGURATION DES RELATIONS BILATÉRALES ENTRE LA FRANCE ET LA TANZANIE 7

1. Pays d'Afrique de l'Est, la Tanzanie jouit d'une situation économique et diplomatique avantageuse 7

2. Les relations bilatérales entre la France et la Tanzanie connaissent une phase de réajustement depuis 2025 8

B. L'ACCORD VISE À ACTUALISER LE CADRE CONVENTIONNEL DE 1978, DEVENU OBSOLÈTE AU REGARD DES STANDARDS DE L'OACI ET DE L'ÉVOLUTION DU TRAFIC AÉRIEN ENTRE LES DEUX ÉTATS .. 10

II. L'ACCORD DE 2023 MODERNISE LE CADRE APPLICABLE AUX LIAISONS AÉRIENNES ENTRE LA FRANCE ET LA TANZANIE 13

A. LES NOUVELLES DISPOSITIONS ÉLARGISSENT LES POSSIBILITÉS DE DESSERTE TOUT EN MAINTENANT DES MÉCANISMES D'ENCADREMENT DU TRAFIC AÉRIEN 13

1. Les compagnies des deux États parties bénéficient de plusieurs libertés de vol .. 13

2. Le nouveau tableau de routes favorise une répartition plus équilibrée des dessertes et ouvre des perspectives de développement du trafic aérien à moyen terme 13

3. La portée de l'accord pourrait être limitée par le placement des compagnies aériennes tanzaniennes sur liste noire par l'Union européenne 15

B. L'ACCORD DE 2023 EST ALIGNÉ SUR LES STANDARDS INTERNATIONAUX ET EUROPÉENS APPLICABLES AU TRANSPORT AÉRIEN 16

1. Les stipulations de l'accord s'inspirent du modèle de référence de l'OACI 16

2. L'accord se conforme au droit de l'Union européenne 17

3. Une clause environnementale encourage la coopération entre les deux États afin de limiter les incidences du transport aérien sur l'environnement 18

EXAMEN EN COMMISSION 21

ANNEXE 1 : TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES 33

ANNEXE 2 : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LA RAPPORTEURE 35

INTRODUCTION

Le 23 février 2023, la France et la Tanzanie ont signé un accord relatif aux services aériens, qui actualise le cadre conventionnel régissant leurs relations aériennes depuis 1978. Ce dernier était devenu non seulement obsolète au regard des standards de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et du droit de l'Union européenne (UE), mais également inadapté à l'évolution du trafic aérien entre les deux pays.

De fait, le tableau des routes annexé à l'accord de 1978 ne correspondait plus aux besoins des transporteurs. Si les deux États s'étaient entendus sur une augmentation de la fréquence des vols et l'ouverture d'une nouvelle desserte à Zanzibar, ces évolutions sont intervenues en dehors du cadre conventionnel, ce qui pouvait être source de fragilité pour les opérateurs. En outre, la route unique prévue par l'accord ne permettait pas aux compagnies tanzaniennes de desservir les territoires français de Mayotte et La Réunion.

Dans ce contexte, le nouvel accord vise à adapter le cadre juridique régissant les relations aériennes franco-tanzaniennes, en l'alignant sur la politique de concurrence de l'UE à laquelle la France se soumet dans le cadre des traités européens. Les compagnies aériennes visées devront désormais commercer selon les règles d'une concurrence libre et non faussée.

L'accord ouvre ensuite de nouvelles possibilités de développement aux compagnies aériennes des deux pavillons. Il élargit les possibilités de desserte grâce à un tableau de routes plus équilibré, comprenant une route long-courrier et une route régionale vers Mayotte et La Réunion. Au-delà de la sécurisation des liaisons existantes, il doit ainsi permettre une meilleure insertion des territoires français de l'océan Indien dans leur environnement régional.

L'accord harmonise enfin le cadre conventionnel avec les standards de l'OACI. Au-delà des clauses relatives à la sécurité aérienne et à la libre concurrence, il introduit également pour la première fois dans un accord aérien négocié par la France une clause environnementale, qui encourage les deux pays à coopérer afin de limiter les incidences de l'aviation sur l'environnement.

I. L'ACCORD AÉRIEN DU 23 FÉVRIER 2023 RÉPOND À LA NÉCESSITÉ DE RENOUVELER LE CADRE CONVENTIONNEL EXISTANT

A. LE NOUVEL ACCORD AÉRIEN S'INSCRIT DANS UN CONTEXTE DE RECONFIGURATION DES RELATIONS BILATÉRALES ENTRE LA FRANCE ET LA TANZANIE

1. Pays d'Afrique de l'Est, la Tanzanie jouit d'une situation économique et diplomatique avantageuse

D'une superficie de 947 300 km^2, la Tanzanie est une République parlementaire située en Afrique de l'Est. Avec une population estimée à 71,7 millions d'habitants en 2026, elle est le deuxième pays le plus peuplé de la Communauté d'Afrique de l'Est (1).

La Tanzanie présente une situation économique et financière relativement favorable. Sa proximité avec l'océan Indien en fait une porte d'entrée privilégiée du commerce régional en Afrique de l'Est. Entre 2000 et 2020, son produit intérieur brut (PIB) a enregistré une croissance annuelle moyenne de 6,5 %, soit un niveau supérieur à la moyenne des pays d'Afrique subsaharienne. Sur la même période, le PIB par habitant a été multiplié par 2,5, permettant à la Tanzanie d'obtenir le statut de pays à revenus intermédiaires – tranche inférieure (PRITI) en 2020 (2). Son économie repose notamment sur l'agriculture, les services financiers et l'exploitation aurifère, l'or représentant environ un tiers des exportations du pays.

Malgré ces performances économiques, le pays reste confronté à des difficultés de développement. Les investissements dans le capital humain demeurent limités et la croissance peine à être véritablement inclusive. En 2023, la Tanzanie se classait ainsi au 165^e rang mondial de l'indice de développement humain (IDH) du Programme des Nations unies pour le développement (PNUD), tandis que 43,5 % de la population vivait encore sous le seuil de pauvreté. Ces défis sont d'autant plus importants que la population pourrait doubler à horizon 2050, pour atteindre 130 millions d'habitants. En outre, l'économie reste fortement dépendante du secteur agricole, qui représentait 30 % du PIB et employait 65 % de la population active en 2019 (3).

Dans ce contexte, le développement des services aériens représente un enjeu de premier ordre pour la Tanzanie, tant pour renforcer sa connectivité que pour soutenir son économie touristique. Le tourisme représentait en effet 11 % du PIB et générait 1,4 million d'emplois directs et indirects en 2019 (4).

---

(1) Fondée en 1967, puis supprimée en 1977 et recréée en 1999, la Communauté d'Afrique de l'Est est une organisation régionale qui regroupe huit pays d'Afrique de l'Est : le Burundi, le Kenya, l'Ouganda, la République démocratique du Congo, le Rwanda, la Somalie, le Soudan du Sud et la Tanzanie.

(2) Direction générale du Trésor, Tanzanie. Situation économique et financière*, 19 mars 2025 (lien internet).*

(3) Ibid.

(4) Étude d'impact annexée au projet de loi, p. 5.

Sur le plan diplomatique, la Tanzanie bénéficie d'un certain prestige sur le continent africain, hérité du soutien apporté par le père de l'indépendance du pays, Julius Nyerere, aux mouvements de libération africaine de la seconde moitié du XX^{e} siècle. Cette influence régionale s'incarne également à travers un engagement historique en faveur du multilatéralisme. La Tanzanie héberge ainsi le siège de la Communauté des États d'Afrique de l'Est, dont elle est l'un des membres fondateurs avec le Kenya et l'Ouganda (1).

Le pays entretient par ailleurs une relation historique avec la Chine, symbolisée par la construction de la ligne de chemin de fer Tanzanie-Zambie, financée par la République populaire de Chine et inaugurée en 1970. Ces liens se sont renforcés au cours de la période récente, notamment dans le cadre de la stratégie chinoise de connectivité des Nouvelles routes de la soie. De la même manière, la présence de plusieurs instituts Confucius témoigne du développement des échanges culturels entre les deux pays.

Au-delà de son environnement régional immédiat, la Tanzanie a enfin renforcé son ouverture internationale, en particulier à travers le développement de ses relations avec les Émirats arabes unis (EAU). Ce rapprochement se traduit par exemple dans le secteur aérien, où les compagnies Emirates, Etihad Airways et Flydubai desservent la Tanzanie, ainsi que par l'intensité des échanges commerciaux entre les deux pays, les EAU représentant le deuxième fournisseur et le deuxième client de la République tanzanienne.

2. Les relations bilatérales entre la France et la Tanzanie connaissent une phase de réajustement depuis 2025

Les relations entre la France et la Tanzanie se sont densifiées à la faveur de l'arrivée au pouvoir de la présidente Samia Suluhu Hassan en mars 2021. Élue sur une promesse de réconciliation et de réformes, elle portait l'espoir d'une rupture avec l'héritage controversé de son prédécesseur, John Magufuli, dont les deux mandats avaient été marqués par un recul des libertés publiques, une répression de l'opposition et un contrôle resserré des médias. La présidente tanzanienne s'est rendue en France à deux reprises, en février 2022 à l'occasion du *One Ocean Summit* de Brest puis en mai 2024 lors du Sommet sur la cuisson propre en Afrique, à Paris. En marge de ce dernier sommet, une déclaration franco-tanzanienne a été signée, définissant cinq domaines prioritaires de coopération : l'énergie et le changement climatique, l'eau et l'économie bleue, l'égalité entre les femmes et les hommes, les infrastructures de transport et, enfin, l'agriculture (2).

La relation bilatérale connaît toutefois une phase de réajustement depuis la réélection contestée de la présidente tanzanienne le 29 octobre 2025. Le scrutin a été suivi d'une répression sans précédent des manifestants par les autorités

---

(1) Depuis mars 2026, le Tanzanien Stéphane Patrick Mbundi exerce la fonction de secrétaire général de l'EAC.

(2) Communiqué de la présidence de la République, en date du 15 mai 2024, sur les relations entre la France et la Tanzanie et la crise dans l'Est de la République démocratique du Congo (lien internet).

tanzaniennes. Le nombre de victimes imputées aux forces de l'ordre est estimé à plus d'un millier de personnes mais pourrait être beaucoup plus élevé. Malgré les pressions de la communauté internationale, le gouvernement tanzanien minimise l'ampleur de la répression et poursuit son entreprise de fermeture de l'espace politique.

Dans ce contexte, la France a fait le choix de maintenir une relation pragmatique avec la Tanzanie, recentrée sur la prise en compte de ses intérêts stratégiques. La gestion des flux migratoires constitue à cet égard un axe important de la relation bilatérale, compte tenu de la proximité géographique de la Tanzanie avec l'archipel des Comores et l'île de Mayotte. Plus largement, les deux pays partagent des intérêts convergents en matière de sécurité maritime dans le canal du Mozambique, notamment dans la lutte contre le narcotrafic et la criminalité organisée. Cette convergence s'est traduite par plusieurs partenariats militaires opérationnels entre les Forces armées françaises dans la zone Sud de l'océan Indien (FAZSOI) et les Forces de défense du peuple tanzanien (TPDF) en 2022 et 2023.

Sur le plan économique, les échanges entre la France et la Tanzanie sont dynamiques mais restent limités. En 2025, ils ont atteint 125,8 millions d'euros, pour un excédent commercial en faveur de la France de 22,9 millions d'euros. Les exportations françaises, qui se sont élevées à 74,4 millions d'euros, concernent principalement des appareils ménagers, du matériel électrique, des produits chimiques et des équipements de télécommunication (1). Les importations portent quant à elles principalement sur des produits agricoles. Pour autant, la Tanzanie représente un client marginal de la France, de l'ordre de 0,01 % des exportations françaises, et les échanges restent faibles par rapport aux grands partenaires commerciaux de la Tanzanie comme la Chine, l'Inde ou les EAU. En 2024, la France n'était que le 26e fournisseur et le 27e client du pays (2).

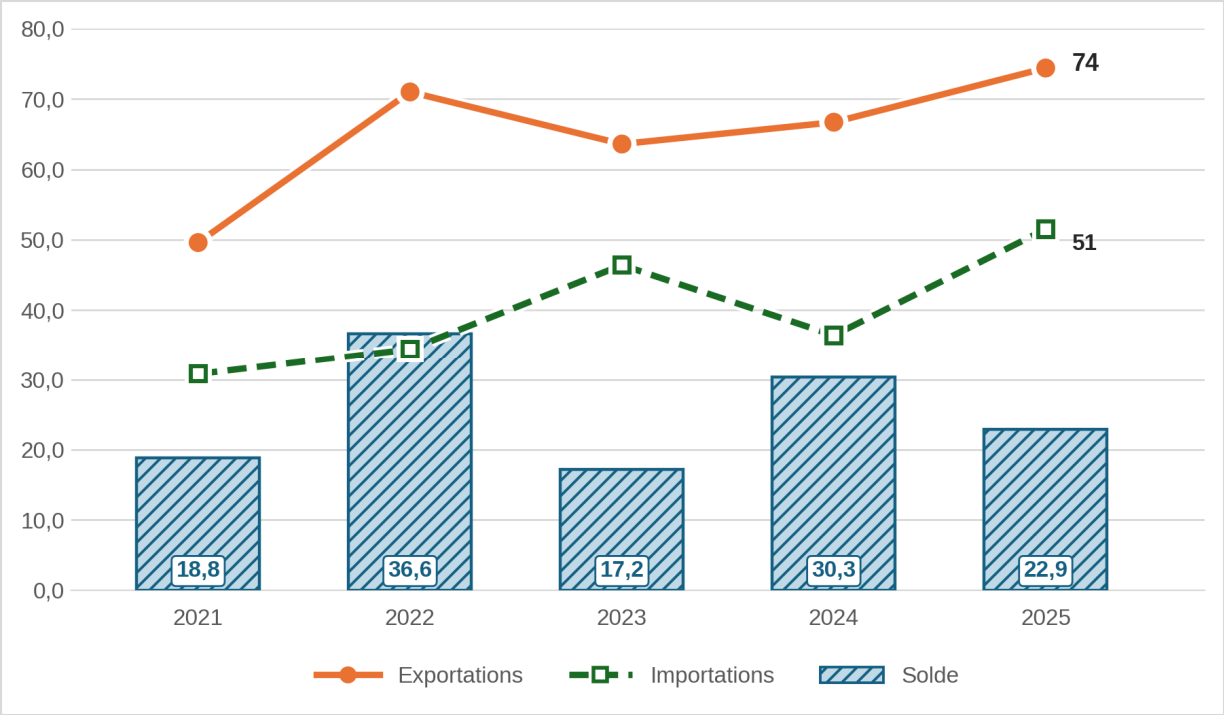
Les relations bilatérales sont plus marquées en matière de développement. Entre 2008 et 2025, l'Agence française de développement (AFD) a accordé 1,5 milliard d'euros de financements à la Tanzanie, ce qui représente le montant le plus important investi par l'agence en Afrique de l'Est. Les interventions de l'AFD prennent principalement la forme de prêts en faveur du développement d'infrastructures, comme l'illustre la construction d'une centrale hydroélectrique à Kakono et de la première centrale solaire du pays à Shinyanga.

---

(1) Ministère de l'Europe et des affaires étrangères, Fiche pays – Repères économiques. Tanzanie*, février 2026 (lien internet).*

(2) Fonds monétaire international, 2024.

ÉVOLUTION DES ÉCHANGES ENTRE LA FRANCE ET LA TANZANIE (EN MILLIONS D'EUROS)



Source : douanes françaises

B. L'ACCORD VISE À ACTUALISER LE CADRE CONVENTIONNEL DE 1978, DEVENU OBSOLÈTE AU REGARD DES STANDARDS DE L'OACI ET DE L'ÉVOLUTION DU TRAFIC AÉRIEN ENTRE LES DEUX ÉTATS

Les relations aériennes entre la France et la Tanzanie sont régies par un accord signé par les deux pays à Dar es Salam le 16 juin 1978 [(1)]. Le tableau de routes annexé à cet accord autorisait les transporteurs français à exploiter jusqu'à deux fréquences hebdomadaires entre tout point en France et Dar es Salam ou le Kilimandjaro. Ce cadre s'est toutefois révélé progressivement inadapté à l'évolution de la demande et au développement des liaisons aériennes entre les deux pays.

Actuellement, deux liaisons directes relient la France à la Tanzanie, toutes deux opérées par des compagnies françaises. En premier lieu, la compagnie Ewa Air assure depuis 2013 une liaison régulière saisonnière entre Dzaoudzi, à Mayotte, et Dar es Salam, à raison d'une rotation par semaine en moyenne. En second lieu, depuis octobre 2021, Air France exploite une liaison triangulaire entre Paris, Zanzibar et le Kilimandjaro. La cadence de cette liaison a été portée à cinq vols hebdomadaires au début du mois de juillet 2026. Les vols sont toutefois suspendus pendant la saison des pluies, entre la fin du mois de mars et la fin du mois de mai, en raison d'une demande insuffisante. En définitive, en 2023, selon les données de

(1) Décret n° 81-1114 du 9 décembre 1981 portant publication de l'accord relatif aux services aériens entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République unie de Tanzanie.

la direction générale de l'aviation civile (DGAC), 66 000 passagers ont emprunté une liaison aérienne directe entre la France et la Tanzanie [1].

Tableau de routes annexé à l'accord aérien du 16 juin 1978

Section I

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-Salam et/ou Kilimandjaro – trois points au-delà en Afrique.

Section II

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.

Malgré le développement des relations aériennes entre les deux pays, l'accord de 1978 présentait plusieurs limites.

Le tableau des vols manquait d'abord de clarté et s'est rapidement avéré insuffisant au regard de l'évolution du trafic. Or, les fréquences supplémentaires et la desserte de Zanzibar, qui ne figurait pas dans le tableau des vols de l'accord de 1978, ont été accordées à titre extra-bilatéral par les autorités tanzaniennes, ce qui ne garantissait pas aux compagnies concernées une sécurité juridique suffisante dans le développement de leurs services aériens.

En outre, le cadre conventionnel était devenu déséquilibré au regard des possibilités offertes aux transporteurs des deux pavillons. Alors que les compagnies françaises pouvaient desservir la Tanzanie depuis tout point du territoire français,

(1) Ce chiffre ne prend pas en compte les passagers ayant bénéficié d'une liaison indirecte, transitant par Istanbul (Turkish Airlines), Doha (Qatar Airways), Dubaï (Emirates et Fly Dubaï), Addis Abeba (Ethiopian Airlines) et Nairobi (Kenya Airways).

les compagnies tanzaniennes ne disposaient pas de droits de trafic leur permettant de desservir Mayotte et La Réunion. De fait, aucune compagnie tanzanienne n'offre actuellement de desserte vers la France.

Enfin, l'accord de 1978 était devenu obsolète au regard des standards de l'OACI. En particulier, il ne prévoyait pas de clauses spécifiques relatives à la sûreté de l'aviation et la sécurité technique des vols. En outre, le texte contrevenait au droit de l'Union européenne, notamment s'agissant des clauses de désignation qui permettent d'ouvrir les services aériens agréés aux compagnies européennes établies en France.

Dans ce contexte, des consultations sur les services aériens se sont tenues à Mayotte les 27 et 28 juin 2022. Elles ont abouti à la signature d'un nouvel accord le 23 février 2023 à Dar es Salam. Du côté de la Tanzanie, la priorité était de permettre à ses transporteurs de desservir Mayotte. Pour la France, il était en particulier nécessaire de moderniser le cadre bilatéral existant en le mettant en conformité avec le droit de l'Union européenne et les exigences en matière de sécurité et de sûreté de l'OACI.

II. L'ACCORD DE 2023 MODERNISE LE CADRE APPLICABLE AUX LIAISONS AÉRIENNES ENTRE LA FRANCE ET LA TANZANIE

A. LES NOUVELLES DISPOSITIONS ÉLARGISSENT LES POSSIBILITÉS DE DESSERTE TOUT EN MAINTENANT DES MÉCANISMES D'ENCADREMENT DU TRAFIC AÉRIEN

1. Les compagnies des deux États parties bénéficient de plusieurs libertés de vol

L'article 2 de l'accord du 23 février 2023 dresse la liste des droits réciproques que chaque partie reconnaît aux transporteurs de l'autre partie contractante (1), en se référant aux libertés de l'air définies à l'article 1er de la convention relative à l'aviation civile internationale, dite « convention de Chicago » (2), à laquelle la France et la Tanzanie sont toutes les deux parties. Il s'agit :

– du droit pour les transporteurs d'une partie contractante de survoler le territoire de l'autre partie sans y atterrir (première liberté) ;

– du droit pour les transporteurs de l'un des deux pavillons de réaliser une escale technique dans le territoire de l'autre État, par exemple pour assurer un réapprovisionnement en carburant (deuxième liberté) ;

– du droit pour les transporteurs français ou tanzaniens d'effectuer des escales à des fins commerciales dans les deux pays, pour débarquer ou embarquer des passagers, du fret ou du courrier (troisième et quatrième libertés).

En revanche, l'accord exclut le cabotage, c'est-à-dire le droit pour un transporteur aérien d'une partie contractante d'exploiter des vols à l'intérieur du territoire de l'autre partie (huitième et neuvième libertés).

2. Le nouveau tableau de routes favorise une répartition plus équilibrée des dessertes et ouvre des perspectives de développement du trafic aérien à moyen terme

L'accord du 23 février 2023 renforce la stabilité du cadre juridique applicable aux relations aériennes entre la France et la Tanzanie, dont le développement demeurait jusqu'alors tributaire d'autorisations extra-conventionnelles accordées par les autorités tanzaniennes. Il prévoit à cet effet un nouveau tableau de routes, qui distingue deux catégories de liaisons : une route long-courrier entre la France hexagonale et la Tanzanie, d'une part, et une route régionale reliant la Tanzanie à Mayotte et à La Réunion, d'autre part.

---

(1) Pour rappel, en vertu de l'article 1er de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, chaque État jouit d'une souveraineté pleine et entière sur l'espace aérien situé au-dessus de son territoire.

(2) Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944. La France est partie à la convention depuis 1947, et la Tanzanie depuis 1962.

Sur le plan capacitaire, l'accord porte les droits de trafic à sept fréquences hebdomadaires par pavillon sur chacune des deux routes. La distinction entre la route long-courrier et la route régionale vise à apporter aux transporteurs une plus grande prévisibilité quant aux services qu'ils peuvent exploiter et aux possibilités de développement de leur offre à moyen terme.

Cette évolution répond notamment à un objectif de sécurisation de la desserte de Zanzibar au bénéfice de la compagnie Air France, en complément des liaisons historiques avec Dar es Salam et le Kilimandjaro. L'ouverture de cette desserte en octobre 2021 a en effet permis de mieux répondre à la croissance du trafic aérien en Tanzanie (1). En 2024, Air France a ainsi transporté plus de 81 000 passagers en vol direct. L'inscription explicite de Zanzibar dans le nouveau tableau de routes doit permettre aux transporteurs français et européens de capter un flux de trafic qui est actuellement en partie détourné par des vols avec des correspondances en Éthiopie, au Kenya, au Qatar ou aux Émirats arabes unis.

Au-delà de la sécurisation des liaisons existantes, ce nouvel accord doit également permettre une meilleure insertion des territoires français de l'océan Indien dans leur environnement régional. En créant une route régionale assortie d'une enveloppe de fréquences distincte, le tableau de routes ouvre de fait aux transporteurs tanzaniens la possibilité de développer des liaisons vers Mayotte et La Réunion.

TABLEAU DE ROUTES ANNEXÉ À L'ACCORD AÉRIEN DU 23 FÉVRIER 2023

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

(1) Les investissements importants dans les infrastructures aéroportuaires dans le cadre du plan Tanzania Development Vision 2025*, associés à la revitalisation de la compagnie aérienne publique Air Tanzania ont conduit à une multiplication du trafic aérien en Tanzanie par douze entre 2003 et 2023.*

3. La portée de l'accord pourrait être limitée par le placement des compagnies aériennes tanzaniennes sur liste noire par l'Union européenne

En décembre 2024, la compagnie Air Tanzania a été inscrite individuellement sur la liste des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union européenne, avant que toutes les compagnies du pays ne soient inscrites sur cette même liste en juin 2025 (1). Cette décision, adoptée à l'unanimité par les experts en sécurité aérienne des États membres de l'UE, sous l'égide du Comité de sécurité aérienne de l'UE et avec le soutien de l'Agence de l'UE pour la sécurité aérienne (AESA), est justifiée par la défaillance de l'autorité nationale de l'aviation civile de la Tanzanie (*Tanzania Civil Aviation Authority*, TCAA) dans les domaines de la navigabilité et de la sécurité aériennes.

Si les compagnies tanzaniennes poursuivent leur activité sur le territoire national, elles ne peuvent plus en revanche opérer dans l'espace aérien français. Cette interdiction a eu des répercussions sur l'activité touristique du pays. En septembre 2025, trois mois après la mise sur liste noire des compagnies aériennes tanzaniennes, la baisse des réservations françaises à destination de la Tanzanie était estimée à 30 % (2).

Tant que la TCAA ne se sera pas conformée aux normes internationales, les compagnies tanzaniennes ne pourront pas desservir la France. Lors de leur audition par la rapporteure, les représentants de la DGAC ont indiqué que la TCAA avait engagé une restructuration de ses processus de supervision ainsi qu'un renforcement de ses ressources humaines. En septembre 2026, l'AESA a annoncé la mobilisation de 2 millions d'euros pour accompagner l'autorité tanzanienne dans le renforcement de ses capacités de supervision et de sécurité aérienne. La Tanzanie doit également faire l'objet d'un audit de sécurité de l'OACI. Pour sa part, la DGAC contribue au renforcement de la sécurité aérienne en Tanzanie par l'intermédiaire de l'organisme régional de supervision de la sécurité aérienne de la Communauté d'Afrique de l'Est, la *Civil Aviation Safety and Security Oversight Agency* (CASSOA).

Ces assistances doivent permettre à la Tanzanie de progresser vers une sortie de la liste noire de l'Union européenne, ce qui constitue une condition de l'équilibre auquel les parties étaient parvenues dans l'accord signé en 2023.

---

(1) Règlement d'exécution n° 2025/1144 de la Commission du 3 juin 2025 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union.

(2) Mélanie Tuyssuzian, « Tanzanie : pourquoi les touristes délaissent le pays *»,* Le Figaro*, 29 septembre 2025 (lien internet).*

B. L'ACCORD DE 2023 EST ALIGNÉ SUR LES STANDARDS INTERNATIONAUX ET EUROPÉENS APPLICABLES AU TRANSPORT AÉRIEN

1. Les stipulations de l'accord s'inspirent du modèle de référence de l'OACI

L'accord signé avec la Tanzanie s'inscrit dans une politique d'harmonisation des accords bilatéraux avec les standards internationaux en matière de services aériens.

En particulier, l'accord de 2023 se conforme aux dispositions de la convention relative à l'aviation civile internationale, dite « convention de Chicago » (1), à laquelle la France et la Tanzanie sont tous les deux parties. Cette convention a abouti à la création de l'OACI, chargée d'établir la réglementation mondiale en matière de sécurité et d'organisation économique de l'aviation civile internationale. L'OACI établit des normes de bonnes pratiques visant à promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale. Depuis 2003, ces normes sont regroupées dans le modèle d'accord de services aériens de l'OACI, ou *Template Air Services Agreement* (TASA), régulièrement modifié depuis pour prendre en compte le droit de l'Union européenne et inclure des clauses environnementales depuis 2022.

En premier lieu, plusieurs clauses-types de l'accord concernent des standards de l'OACI en matière de sûreté et de sécurité :

– **l'article 9** prévoit un mécanisme de supervision permettant à chaque partie de demander des consultations lorsqu'elle estime que les normes de sécurité appliquées par l'autre partie ne satisfont pas aux exigences minimales issues de la convention de Chicago. Les aéronefs exploités par les transporteurs de l'autre partie peuvent également faire l'objet d'inspections au sol. En cas de défaillance, les parties peuvent décider d'adopter des mesures correctives appropriées, pouvant aller jusqu'à la suspension, la modification ou la révocation d'une autorisation d'exploitation ;

– suivant les recommandations de l'OACI (2), **l'article 10** fixe des principes de coopération et d'assistance mutuelle dans le domaine de la sûreté, afin de prévenir et répondre à certains actes d'intervention illicites. En outre, les deux États conviennent d'agir conformément aux règles de sûreté issues de plusieurs accords multilatéraux (3).

---

(1) Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944. La France est partie à la convention depuis 1947, et la Tanzanie depuis 1962.

(2) Résolution du Conseil de l'OACI adoptée le 15 juin 1986, qui prie instamment les États contractants à insérer dans leurs cadres bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation.

(3) Il s'agit notamment de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs du 14 septembre 1963 (dite « convention de Tokyo »), de la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronef du 16 décembre 1970 (« dite convention de La Haye »), de la convention pour la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale du 23 septembre 1971 (dite « convention de Montréal ») et de la convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection du 1er mars 1991.

En second lieu, le nouvel accord modernise les conditions économiques d'exploitation des services aériens et facilite la coopération commerciale entre les transporteurs. En particulier :

– **l'article 5** prévoit que les parties veillent à ce que les transporteurs aériens qu'elles désignent « *disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services aériens* » et que les services offerts soient « *en rapport étroit avec les besoins du public en matière de transport* » ;

– **l'article 13** fixe des exemptions réciproques en matière douanière et fiscale pour certains biens transportés à bord des aéronefs, particulièrement les carburants et lubrifiants, les pièces détachées ou les provisions à bord ;

– **l'article 15** autorise les transporteurs des deux pavillons à conclure des accords de coopération commerciale, en particulier en matière de réservation de capacité ou de partage de codes pour l'exploitation des services agréés. Cette stipulation présente un intérêt particulier pour la sécurisation et le développement des partenariats commerciaux avec des compagnies aériennes de pays tiers, notamment celui entre Air France et Kenya Airways ;

– **l'article 16** permet à chaque partie de transférer l'excédent des recettes locales issues de la vente de services de transport aérien et des activités connexes vers le ou les territoires de son choix ;

– **l'article 17** garantit aux transporteurs de chaque État le droit de fournir lui-même les services d'assistance en escale (auto-assistance) sur le territoire de l'autre État ;

– **l'article 18** reconnaît la liberté des transporteurs aériens de fixer leurs tarifs de manière indépendante, en tenant compte de facteurs économiques pertinents, notamment les coûts d'exploitation et les caractéristiques des services proposés. Toutefois, les interventions des parties contractantes sont admises pour protéger le consommateur en cas de prix déraisonnablement élevés ou restrictifs.

2. L'accord se conforme au droit de l'Union européenne

L'accord du 23 février 2023 procède à une harmonisation des relations aériennes franco-tanzaniennes avec les exigences tirées du droit de l'Union européenne. En effet, depuis 2004, tout État membre de l'UE qui souhaite négocier un accord de services aériens avec un pays tiers ou amender un accord existant doit s'assurer que cet accord respecte le droit de l'Union européenne [(1)]. La conformité aux normes de l'UE prend la forme de clauses-types, développées conjointement par la Commission européenne et les États membres.

---

(1) Règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 19 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers. Ce règlement fait suite aux décisions dites « ciel ouvert » de la Cour de justice de l'Union européenne du 5 novembre 2002, 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.

En premier lieu, **l'article 3** de l'accord prévoit une clause de désignation, qui le rend applicable non seulement aux transporteurs français désignés par la France, mais aussi aux transporteurs d'autres États membres de l'Union européenne, à condition qu'ils soient établis sur le territoire français, titulaires d'une licence d'exploitation conforme au droit de l'UE et détenus majoritairement par des États membres ou des ressortissants d'États membres de l'UE ou de l'Association européenne de libre-échange (AELE). Lorsque ces conditions ne sont plus remplies, les autorités aéronautiques des deux États parties peuvent suspendre ou révoquer les autorisations d'exploitation accordées aux compagnies concernées (**article 4**).

En second lieu, les stipulations de **l'article 6** visent à garantir que les transporteurs aériens se livrent une concurrence loyale et équitable. Elles interdisent les pratiques concertées et abus de position dominante et encadrent l'attribution de subventions et d'aides publiques. Ces règles s'inspirent des dispositions issues de deux règlements de 2009 et de 2019 (1).

La rapporteure exprime des réserves quant à la transposition des règles européennes de libre concurrence dans un accord censé régir les relations bilatérales entre la France et un État tiers. Lors de leur audition, les représentants de la DGAC lui ont indiqué que l'inclusion de ces clauses doit permettre d'éviter que les transporteurs français ne se trouvent en situation de distorsion de concurrence par rapport aux compagnies étrangères, qui ne sont actuellement pas soumises aux mêmes exigences.

En dernier lieu, **l'article 7** de l'accord rend applicables les dispositions du droit de l'UE relatives au secteur du transport aérien aux activités des transporteurs désignés par la Tanzanie, lorsqu'ils opèrent sur le territoire français. En particulier, les compagnies tanzaniennes devront prévoir une indemnisation des passagers en cas de retard ou d'annulation de vol au départ d'un aéroport de l'UE (2).

3. Une clause environnementale encourage la coopération entre les deux États afin de limiter les incidences du transport aérien sur l'environnement

L'article 11 de l'accord introduit une clause environnementale dans les relations aériennes entre la France et la Tanzanie. Comme l'ont relevé les commissaires du gouvernement lors de leur audition, il s'agit de la première clause de ce type introduite dans un accord bilatéral de services aériens conclu par la France.

---

(1) Règlement (CE) n° 487/2009 du Conseil du 25 mai 2009 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à des catégories d'accords et de pratiques concertées dans le domaine des transports aériens (lien internet) et règlement (UE) 2019/712 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 visant à préserver la concurrence du transport aérien (lien internet).

(2) Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol.

Cet article encourage les deux pays à coopérer afin de limiter les incidences de l'aviation sur l'environnement, notamment par l'échange d'informations entre experts. Une attention particulière est portée aux carburants d'aviation durables (CAD), qui représentent environ 60 % des efforts nécessaires pour atteindre l'objectif de neutralité carbone du secteur. Le troisième paragraphe fait également référence au programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), auquel la France et la Tanzanie participent.

Parallèlement, la rapporteure relève que les transporteurs effectuant des vols commerciaux au départ des aéroports situés dans l'UE devront se conformer aux dispositions du règlement *RefuelEU Aviation*, qui leur impose depuis 2025 des pourcentages progressifs d'incorporation de carburants d'aviation durables [(1)].

Le programme de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale

Adopté le 6 octobre 2016 lors de la 39e assemblée générale de l'OACI, le programme CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*) est un mécanisme mondial de compensation des émissions de CO_2 liées au transport aérien international. La France et les autres États membres de l'Union européenne se sont engagés à y participer depuis la phase pilote du programme, lancée en 2021.

Le dispositif impose aux exploitants d'avions de compenser une partie des émissions de CO_2 des vols internationaux entre États participants, lorsque celles-ci dépassent un niveau de référence, fixé à 85 % des émissions de 2019 depuis 2024. Les vols domestiques sont en revanche exclus du dispositif. Concrètement, les exploitants doivent acheter des unités de compensation et investir dans des projets de reforestation, de captation et de séquestration du carbone répondant aux critères définis par l'OACI.

Après une phase pilote entre 2021 et 2023, une première phase s'est ouverte en 2024, fondée sur la participation volontaire des États. La deuxième phase doit commencer en 2027 et s'achever en 2035, durant laquelle le dispositif s'appliquera de manière universelle à tous les membres de l'OACI, à l'exception de certains États exemptés en raison de leur insularité ou de leur niveau de développement.

Au sein de l'Union européenne, les normes de CORSIA s'articulent avec le système d'échange de quotas d'émission (SEQE-UE) introduit en 2003. Afin d'éviter une double comptabilisation des émissions, les émissions liées aux vols internationaux à l'intérieur de l'Espace économique européen ne sont pas prises en compte dans le calcul des exigences de compensation liées au CORSIA.

Toutefois, l'accord ayant été négocié en juin 2022, soit trois mois avant que l'OACI ne s'engage en faveur de la neutralité carbone du transport aérien d'ici 2050, il ne fait pas référence au *Long-Term Global Aspirational Goal* (LTAG), objectif plus ambitieux et qui est désormais repris par la France dans les clauses environnementales négociées ultérieurement.

(1) Règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation).

Si elle se félicite de l'intégration de dispositions environnementales dans les accords bilatéraux négociés par la France, la rapporteure remarque que la portée normative de ces stipulations reste limitée. Celles-ci reposent en effet principalement sur des engagements de coopération et d'échange d'expertise, sans mécanisme véritablement contraignant de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au transport aérien.

Au regard des réserves exprimées précédemment, et malgré l'intérêt que présente cet accord pour la France et ses territoires ultramarins de l'océan Indien, la rapporteure s'abstiendra sur le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord du 23 février 2023 entre la République française et la Tanzanie relatif aux services aériens.

EXAMEN EN COMMISSION

Le mercredi 4 novembre 2026, la commission examine le projet de loi, adopté par le Sénat, 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.

M. le président Bruno Fuchs. La Tanzanie est le deuxième pays le plus peuplé de la Communauté d'Afrique de l'Est, avec plus de 70 millions d'habitants. Elle connaît, comme de nombreux autres pays d'Afrique, une croissance démographique exponentielle.

Les relations franco-tanzaniennes se sont intensifiées depuis 2021 et la présidente Hassan a fait deux visites dans notre pays. La répression – que nous condamnons évidemment – ayant suivi sa réélection en octobre 2025 a cependant mis fin à cette dynamique.

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. Dans ce contexte, les autorités françaises ont fait le choix de maintenir une relation minimale et essentiellement pragmatique avec ce pays, tout en la recentrant sur nos intérêts.

C'est dans cette perspective que s'inscrit l'accord dont nous sommes saisis ce matin, signé en 2023. Le précédent, datant de 1978, ne contenait aucune clause relative à la sûreté ou à la sécurité technique des vols, contrevenant ainsi au droit de l'Union européenne (UE) ; il ne prévoyait pas de liaison vers La Réunion ni vers Mayotte. Le nouvel accord corrige ces trois défauts et ouvre deux liaisons vers nos outre-mer.

Air France dessert déjà la Tanzanie trois à cinq fois par semaine, tandis que les compagnies tanzaniennes sont, depuis juin 2025, sur la liste noire européenne : aucune ne pourra donc voler vers la France tant qu'elles y figureront.

Mme Clémentine Autain, rapporteure. Derrière la technique il y a souvent – voire toujours – de la politique. Il est même piquant de constater qu'un accord dont l'importance semble limitée – à voir la faible affluence, il ne passionne pas les foules – contribue à la mise en place de logiques politiques, en l'occurrence sur un sujet de détail. J'utilise à dessein le terme de détail car l'accord que l'on nous soumet n'est qu'un accord comme il en existe des centaines. Le mouvement est impulsé notamment par l'Union européenne, qui cherche à actualiser un certain nombre de conventions.

Le projet de loi que nous examinons aujourd'hui vise à autoriser l'approbation de l'accord sur les services aériens entre la France et la Tanzanie,

signé le 23 février 2023. Cet accord actualise – il fallait le faire, c'est vrai – le cadre juridique qui régissait jusqu'ici les relations aériennes entre les deux pays, hérité d'un texte de 1978 devenu largement obsolète, à deux égards notamment.

Sur le plan commercial d'abord – car cette affaire est avant tout commerciale –, l'accord de 1978 ne correspondait plus à la réalité du trafic aérien franco-tanzanien. Il autorisait les transporteurs français à exploiter jusqu'à deux fréquences hebdomadaires entre la France et la Tanzanie mais cette cadence a été progressivement dépassée. Elle atteint aujourd'hui cinq vols par semaine, ce qui, de mon point de vue, n'est pas un motif de réjouissance : cet accord s'inscrit, comme de nombreux autres, dans une logique commerciale de développement du trafic aérien, comme s'il fallait s'en féliciter. Les autorités tanzaniennes ont aussi accepté d'ouvrir une nouvelle desserte vers Zanzibar, absente du tableau de routes initial et opérée par Air France depuis 2021.

Du fait de ces ajustements, le trafic aérien entre les deux pays a progressé : en 2023, 66 000 passagers ont emprunté une liaison aérienne directe entre la France et la Tanzanie. On peut se réjouir que ce soit sur des vols directs, car c'est au moment du décollage que le bilan carbone s'aggrave, mais il ne faut pas oublier que l'augmentation du nombre de passagers sur ces lignes soulève une question écologique ; j'y reviendrai.

Ces évolutions ont néanmoins été consenties en dehors du cadre conventionnel existant, ce qui fragilisait nos compagnies. Par ailleurs, le tableau de routes était déséquilibré, les compagnies tanzaniennes n'ayant pas la possibilité de desservir Mayotte et La Réunion ; à cet égard, l'accord du 23 février 2023 est important pour nos relations avec les habitants de ces territoires et la considération que nous leur portons.

Sur le plan juridique, ensuite, l'accord de 1978 ne répondait plus aux exigences de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), notamment en matière de sécurité et de sûreté des vols. Il n'était pas non plus compatible avec le droit de l'Union européenne, faute de clauses de désignation. Depuis 2004, tous les accords conclus par un État membre de l'UE avec un pays tiers intègrent ces clauses qui ouvrent les services aériens agréés aux compagnies européennes établies sur son territoire.

L'accord de 1978 a donc été intégralement renégocié. De premières consultations se sont tenues à Mayotte en juin 2022. Elles ont abouti à la signature d'un nouvel accord aérien le 23 février 2023, à Dar es Salam. Le cadre conventionnel rénové poursuit deux objectifs.

Il vise, d'abord, à faire en sorte que l'activité des compagnies des deux pays s'opère dans un cadre plus équilibré et sécurisé, ce qui paraît effectivement important. Le nouveau tableau de routes distingue désormais deux catégories de liaisons : une route long-courrier entre la France hexagonale et la Tanzanie, d'une part, et une route régionale entre la Tanzanie, Mayotte et La Réunion, d'autre part.

Sur le plan capacitaire, chaque État pourra exploiter jusqu'à sept fréquences hebdomadaires sur chacune des deux routes. Cela doit permettre de renforcer l'insertion de nos territoires ultramarins dans leur environnement régional tout en consolidant le positionnement de nos opérateurs nationaux, en particulier Air France, sur des flux de trafic actuellement détournés par des vols avec des correspondances au Kenya, au Qatar ou aux Émirats arabes unis. On peut se féliciter que cet accord réduise le nombre de correspondances.

Deuxièmement, l'accord vise à moderniser – ce mot en général m'inquiète ou, du moins, m'alerte – le cadre juridique de nos relations aériennes avec la Tanzanie. Il reprend plusieurs clauses types issues du modèle de l'OACI, conformément à la politique française d'harmonisation des accords bilatéraux avec les standards internationaux. Concrètement, ces clauses introduisent des mécanismes de supervision et d'assistance mutuelle en matière de sûreté et de sécurité des vols. Elles facilitent également la coopération commerciale entre les transporteurs des deux États grâce à des exemptions douanières et fiscales réciproques, à la libre fixation des tarifs et à la possibilité de conclure des accords dits « de partage de codes », essentiels – nous dit-on – pour le développement de partenariats avec des compagnies aériennes de pays tiers. On voit là l'enjeu derrière la transposition d'accords qui s'inscrivent dans une certaine conception des échanges commerciaux à l'échelle internationale – pour le dire en termes politiques : la sacralisation de la concurrence libre et non faussée.

L'accord comprend aussi une clause environnementale, ce qui est une première pour un accord aérien bilatéral signé par la France. C'est un motif de satisfaction mais je tiens aussi à vous alerter : cette clause – le diable se niche dans les détails – renvoie à un objectif de neutralité carbone. Avec ça, nous sommes bien loin de même commencer à endiguer le réchauffement climatique ! Bref, je me félicite de cette clause mais elle a ses limites, qui sont considérables. Et je le redis, cet accord n'est qu'un accord parmi beaucoup d'autres.

L'article 11 encourage la coopération entre les deux pays afin de limiter les incidences de l'aviation sur l'environnement et fait référence au programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (Corsia), adopté en 2016 par l'OACI et auquel la France et la Tanzanie participent. Cette clause mérite d'être saluée mais avec lucidité, puisque sa portée normative reste limitée. Il s'agit principalement d'échanges d'expertise entre les deux pays, sans mécanisme réellement contraignant de réduction des émissions de gaz à effet de serre, qui devrait pourtant être notre priorité.

Au-delà des normes de l'OACI, l'accord procède à un alignement des relations aériennes bilatérales sur la politique de concurrence de l'Union européenne. L'article 6 impose ainsi aux transporteurs aériens une concurrence « loyale et équitable », tout en encadrant l'attribution des subventions ou aides publiques au secteur aérien. Ces stipulations appellent de ma part une réserve de principe, en particulier lorsqu'elles concernent l'Afrique. J'ose le dire de façon un peu directe : avec le développement capitaliste et la colonisation, nous avons bien

profité des ressources des pays africains et nous avons contribué à leurs difficultés de développement – je parle d'un développement soutenable, et non pas du modèle vanté par la pensée dominante. De fait, le développement qu'ont connu ces États ne les place pas en situation d'être compétitifs face aux pays européens. Pourtant, nous allons leur expliquer que pour ne pas entacher la clause de concurrence loyale et équitable, il ne faut pas qu'ils investissent dans leurs compagnies aériennes !

Cela mérite une discussion politique. Même si je n'y suis pas forcément favorable, je peux comprendre que l'on empêche des États dont la situation est comparable d'entraver la libre concurrence. Mais comment font ceux qui n'ont pas de multinationales ? Comment leurs compagnies peuvent-elles être compétitives ? Quant à moi, je n'épouse pas cette logique : j'ai voté contre le traité constitutionnel européen et je pense que les clauses de concurrence libre et non faussée sont une catastrophe. Je ne suis donc pas convaincue de l'opportunité de transposer la logique concurrentielle de l'Union européenne dans nos relations bilatérales avec un pays tiers. J'entends les administrations me dire que nous sommes contraints de transposer mais je vois aussi leur stupeur lorsque je leur demande ce qui se passerait si nous ne le faisions pas. Cette question n'entre pas dans les cases ! Elle revêt pourtant un enjeu de souveraineté, et nous devons nous la poser.

Permettez-moi enfin d'évoquer deux évolutions survenues depuis la signature de l'accord, qui appellent aussi notre vigilance.

La première est liée à la situation politique en Tanzanie. Si l'arrivée au pouvoir de la présidente Samia Suluhu Hassan en mars 2021 avait fait naître l'espoir d'une rupture avec les deux mandats de son prédécesseur – marqués par un recul des libertés publiques et une fermeture de l'espace médiatique –, cet espoir a été vite douché. L'élection présidentielle du 29 octobre 2025 a été entachée de soupçons de fraude et suivie d'une répression particulièrement meurtrière des manifestants. Le nombre de victimes dépasserait le millier de personnes et pourrait même être beaucoup plus élevé. La situation des droits humains ne cesse de se dégrader. Dans ces conditions, la France a choisi de réajuster sa relation bilatérale avec la Tanzanie et de la concentrer sur certaines priorités stratégiques, comme la sécurisation du canal du Mozambique.

Le second point de vigilance concerne le placement, en juin 2025, de l'intégralité des compagnies aériennes tanzaniennes sur la liste noire de l'Union européenne, du fait des défaillances de l'autorité aérienne civile de la Tanzanie dans les domaines de la navigabilité et de la sécurité. Ces compagnies ne peuvent plus opérer dans l'espace aérien européen même si, dans les faits, aucun transporteur tanzanien n'offrait de desserte vers la France. Cette décision fragilise l'équilibre trouvé entre les deux parties en 2023, d'autant que la renégociation de l'accord avait été demandée par la Tanzanie, précisément pour permettre à ses compagnies de desservir Mayotte et La Réunion. Tant que l'autorité tanzanienne de l'aviation civile ne se sera pas conformée à ses obligations, cette possibilité restera théorique.

L’accord qui nous est soumis présente donc un intérêt certain pour la France – ainsi que pour Air France ! – et pour ses territoires ultramarins. Mais je regrette l’inscription de clauses de libre concurrence alignées sur le droit de l’Union européenne et l’encouragement du développement aérien d’une façon générale. Cet accord est certes mieux-disant que d’autres sur le plan environnemental mais il est trop peu ambitieux, même si j’entends qu’il n’est pas simple d’imposer des clauses ambitieuses à certains partenaires et qu’il faut parfois savoir faire preuve de réalisme. C’est pourquoi je m’abstiendrai, pour ma part, sur ce projet de loi autorisant l’approbation de l’accord de services aériens avec la Tanzanie.

M. le président Bruno Fuchs. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes politiques.

Mme Marie-Sophie Bernadeau (EPR). Au nom de mon groupe, je tiens d’abord à saluer le travail réalisé sur ce projet de loi. L’accord dont il autorise l’approbation permet de moderniser un cadre bilatéral reposant sur des dispositions de 1978, devenu inadapté aux évolutions du transport aérien et au droit européen. Il présente plusieurs intérêts concrets pour notre pays, repensés dans un cadre plus contemporain.

Tout d’abord, cet accord offre de nouvelles perspectives de développement aux compagnies aériennes françaises en portant à sept le nombre de fréquences hebdomadaires autorisées par pavillon sur chacune des deux routes prévues vers la France hexagonale, d’une part, et vers La Réunion et Mayotte, d’autre part. Il renforce les possibilités de desserte de nos territoires. Nous saluons et soutenons particulièrement l’attention portée aux territoires ultramarins, pour lesquels le développement de liaisons aériennes constitue un enjeu essentiel de connectivité et d’ouverture régionale. Cet accord permettra également à nos transporteurs de mieux capter les flux de passagers, aujourd’hui orientés vers les grands hubs internationaux tels que Nairobi, Doha ou Dubaï. Nous saluons par ailleurs le renforcement des garanties encadrant ces liaisons, notamment en matière de sécurité, de sûreté, de concurrence loyale et de respect des exigences environnementales.

Deux points méritent tout de même d’être relevés. D’une part, les transporteurs aériens certifiés par les autorités nationales demeurent inscrits sur la liste européenne des compagnies aériennes interdites d’exploitation depuis juin 2025. Leur accès à l’espace aérien français demeurera donc limité et se fera dans le respect de nos engagements européens. D’autre part, le contexte politique tanzanien, marqué par les élections contestées d’octobre 2025 et les violences post-électorales, appelle à maintenir une attention particulière quant au respect de l’État de droit et des libertés publiques.

Ces réserves ne remettent toutefois pas en cause l’intérêt d’un accord technique avant tout, qui contribue à sécuriser et à développer nos relations aériennes. C’est une avancée utile pour moderniser nos relations bilatérales, renforcer la desserte de nos territoires ultramarins et soutenir le développement de

notre offre aérienne sans entraîner de dépenses supplémentaires pour l'État. C'est pourquoi le groupe Ensemble pour la République votera en faveur de ce projet de loi.

Mme Sophia Chikirou (LFI-NFP). On peut se demander pourquoi il faudrait ratifier cet accord avec la Tanzanie, et pourquoi aujourd'hui. Je trouve pour ma part qu'il est très hypocrite. Depuis juin 2025, les compagnies tanzaniennes sont sur la liste noire de l'Union européenne et ne peuvent donc pas desservir la France : où est la réciprocité ? En réalité, Air France pourra développer ses lignes tandis que les compagnies tanzaniennes ne pourront pas faire de même.

Cet accord est également malsain sur le plan politique. Entre 2008 et 2025, la France a été le deuxième bailleur bilatéral de la Tanzanie, à hauteur de près de 1,5 milliard d'euros. TotalEnergies y déploie le projet Eacop – oléoduc de pétrole brut d'Afrique de l'Est –, un projet écocide qui a valu à des militants écologistes – que j'ai rencontrés – d'être arrêtés et maltraités. Des gens ont été expropriés de force. La Tanzanie n'est donc pas un pays neutre. La France y a soutenu l'actuelle présidente avant de la lâcher – quoiqu'en réalité, ce serait plutôt l'inverse. Après avoir développé ses relations avec les pays européens, Mme Hassan a fait interdire ses opposants et arrêter le premier d'entre eux. Elle a massacré plus de mille personnes – c'est le chiffre officiel – dans les rues pour pouvoir être réélue à 98 %. La France a certes été très embêtée pour les droits humains mais elle fait beaucoup de business là-bas. Et la présidente l'a envoyée paître avec ses remontrances sur le sujet, affichant ses relations avec les investisseurs chinois et russes qui participent même au projet Eacop.

Sur le plan écologique enfin, cet accord est vraiment n'importe quoi. Mais ce n'est pas nouveau : Eacop est la preuve que nous nous moquons de l'écologie en Afrique. Tout ce qui compte, c'est d'accroître les bénéfices et les dividendes de TotalEnergies. En l'occurrence, on va encourager le développement de lignes aériennes en sachant très bien que la clause environnementale que l'on a été obligé d'inclure ne servira à rien.

Et si l'on veut soutenir Air France il faut commencer par s'attaquer à Qatar Airways. Cette compagnie, propriété du Qatar avec lequel un accord de services aériens n'a pas été soumis à l'approbation du Parlement, est aujourd'hui le principal concurrent d'Air France sur notre propre territoire. Il faut refuser qu'elle y développe ses lignes alors qu'elle ne respecte ni les normes environnementales ni les normes sociales. Elle met en danger 40 000 emplois en Île-de-France.

Pour ma part, je m'abstiendrai sur ce projet de loi.

M. le président Bruno Fuchs. Nous reviendrons prochainement sur ce sujet car M. Portarrieu, ici présent, conduit actuellement une mission d'information sur les enjeux diplomatiques et de souveraineté pour le transport aérien français.

M. Alain David (SOC). Je veux d'abord remercier notre rapporteure pour la qualité de son travail. Cet accord modernise les relations aériennes entre la France

et la Tanzanie. Il renforce notamment les dispositions relatives à la sécurité et à la sûreté des vols. Son objectif principal est une meilleure insertion de Mayotte et de La Réunion dans leur environnement régional. Faciliter les liaisons avec les territoires voisins est essentiel pour les habitants et pour le développement de ces territoires ; nous partageons cet objectif.

Notre soutien s'accompagne néanmoins de deux réserves importantes. La première concerne la sécurité aérienne. En juin 2025, l'ensemble des compagnies certifiées en Tanzanie ont été inscrites sur la liste des transporteurs interdits d'exploitation dans l'Union européenne en raison de graves défaillances dans le contrôle de la sécurité aérienne. Cette situation limite la portée concrète de l'accord.

Notre seconde réserve concerne la dégradation de l'État de droit. Les manifestations entourant la réélection contestée de la présidente en octobre 2025 ont fait l'objet d'une répression meurtrière. Des arrestations arbitraires, des disparitions forcées, des actes de torture, des atteintes à la liberté de la presse ont également été dénoncés. Nous condamnons fermement cette répression.

Nous restons toutefois attachés au maintien des liens avec la population tanzanienne et aux perspectives de coopération pour nos territoires ultramarins. Ne souhaitant pas faire de cet accord un outil de sanction pour les populations concernées, le groupe Socialistes et apparentés votera en faveur de ce projet de loi.

Mme Maud Petit (Dem). Derrière ce qui pourrait apparaître comme une simple actualisation technique des relations aériennes entre deux États se dessine en réalité une question bien plus importante : celle de la place de la France dans l'océan Indien et de notre capacité à faire vivre nos partenariats internationaux.

L'accord qui nous est soumis répond à une nécessité concrète : adapter des dispositions datant de 1978 aux réalités du transport aérien actuel. Il permet notamment de mieux organiser les liaisons entre la France hexagonale et la Tanzanie, mais aussi de développer les connexions entre ce pays, Mayotte et La Réunion. Avec la création de deux routes distinctes et la possibilité d'exploiter jusqu'à sept fréquences hebdomadaires par pavillon, ce texte apporte davantage de visibilité aux transporteurs et ouvre de nouvelles perspectives pour nos territoires ultramarins. Cette évolution prend tout son sens au regard de la position de la Tanzanie. Puissance régionale d'Afrique de l'Est, elle bénéficie d'une situation géographique stratégique et ses relations se renforcent avec plusieurs acteurs internationaux, notamment la Chine et les Émirats arabes unis. Dans un environnement où les influences se multiplient, la France doit consolider ses relations avec ce partenaire.

Il convient néanmoins de ne pas occulter les difficultés. L'inscription des compagnies tanzaniennes sur la liste noire européenne rappelle que le développement des échanges doit impérativement s'accompagner de garanties solides en matière de sécurité aérienne. Les efforts engagés par les autorités tanzaniennes devront donc se poursuivre pour permettre, à terme, une reprise de

l'activité de ces compagnies dans l'espace aérien européen. Nous saluons également les nouvelles dispositions relatives à la concurrence loyale, à la sûreté des vols et à la coopération environnementale. Même si elles sont limitées, ces avancées sont nécessaires ; il faut bien progresser. Les engagements climatiques devront encore gagner en ambition pour répondre pleinement aux défis du secteur aérien.

Renforcer nos échanges avec l'Afrique de l'Est, améliorer les connexions de nos territoires ultramarins et inscrire nos partenariats dans un cadre juridique modernisé : ces objectifs participent au rayonnement de la France et nous devons les encourager. Pour l'ensemble de ces raisons, le groupe Les Démocrates apportera son soutien à ce projet de loi.

M. Jean-François Portarrieu (HOR). Vous soulignez, madame la rapporteure, que cet accord est le premier accord bilatéral comportant une clause environnementale, qui vise à limiter les conséquences du transport aérien sur le changement climatique. Vous évoquez par ailleurs Corsia, le mécanisme mondial de compensation des émissions de CO_2 adopté par l'OACI, qui réunit 134 pays. Alors qu'il était, depuis son adoption, dans une phase pilote basée sur le volontariat, il doit devenir obligatoire à compter du 1er janvier prochain.

Mais face à l'absence de contrainte pesant sur les pays, vous émettez à juste titre des doutes quant à la mise en œuvre de l'accord Corsia. Même si les États européens sont les plus ambitieux en matière de décarbonation du transport aérien, je partage vos doutes, d'autant plus que la production actuelle des carburants d'aviation durable, les *Sustainable aviation fuels* (SAF), quasi-exclusivement assurée par la Chine, répond à moins de 1 % des besoins mondiaux de l'aviation.

Cette situation ressemble étrangement à celle des véhicules électriques, qui soulève un problème de souveraineté : l'Europe en a fortement encouragé l'usage sans créer de filière de production de batteries, nous rendant dépendants de la Chine. Le même péril guette notre aviation européenne. Si nous n'accélérons pas dans la production de carburants d'aviation durable, nous allons imposer aux compagnies aériennes européennes d'incorporer des SAF produits en Chine, à partir d'huiles usagées dont l'origine est parfois douteuse. Partagez-vous cette crainte, madame la rapporteure ?

Mme Estelle Youssouffa (LIOT). Vous l'avez dit, cet accord avec la Tanzanie est une avancée importante pour le désenclavement aérien de Mayotte. Ouvrant notre ciel à une concurrence élargie, il offre la perspective d'une baisse du prix des billets d'avion pour notre île.

Ce texte crée en effet une route régionale spécifique reliant la Tanzanie à Mayotte et à La Réunion, avec un droit de trafic de sept fréquences hebdomadaires pour les compagnies françaises et tanzaniennes. Dar es Salam, d'où d'autres compagnies aériennes étrangères desservent Dubaï, Doha ou Londres, ne sera ainsi qu'à une heure et demie de Mayotte. C'est une petite révolution parce que, à terme, davantage de compagnies aériennes nous permettront de voyager dans la région.

Pour nos familles, nos étudiants et nos entrepreneurs qui supportent aujourd'hui le coût de billets d'avion hors de prix, c'est une bouffée d'oxygène. C'est la perspective de nouveaux marchés commerciaux et de possibilités de coopération dans les domaines de l'énergie, de l'eau ou encore de l'agriculture.

Je rappelle à cet égard que Mayotte fait face à une crise alimentaire masquée, à la suite de la destruction par le cyclone *Chido* d'une grande partie de notre agriculture. Dans nos supermarchés, les prix des fruits et légumes explosent. Il est extrêmement coûteux de se nourrir correctement à Mayotte. Des liaisons aériennes plus nombreuses permettront d'importer de Tanzanie de la nourriture fraîche et moins chère.

Vous rappelez qu'Air France dessert la Tanzanie ; je rappelle qu'elle ne dessert pas Mayotte. Nous espérons que cette nouvelle concurrence l'y incitera.

Au-delà de la question du pouvoir d'achat, la desserte entre Mayotte et la Tanzanie répond à un impératif stratégique de désenclavement. Mayotte a le droit et la capacité de développer des échanges avec ses voisins et de prendre toute sa place dans l'économie de son bassin régional, malgré l'isolement que veulent lui imposer les Comores.

Voilà un accord diplomatique historique pour Mayotte. Nos relations avec la Tanzanie sont importantes. Nous avons des liens culturels, religieux, linguistiques et historiques forts, qu'il est important de sanctuariser par-delà les lourds aléas politiques – vous avez souligné, à ce sujet, la gravité de la répression en Tanzanie. Pour cette raison, le groupe LIOT votera sans réserve ce projet de loi et appelle les autres députés à faire de même.

Madame la rapporteure, vous reconnaissez vous-même l'intérêt majeur de ce texte pour les territoires ultramarins de l'océan Indien. Dès lors, comment justifiez-vous votre choix de vous abstenir ? Vous vous positionnez contre le transport aérien : estimez-vous que nous devons sortir de notre insularité à la nage, ou nous assignez-vous à résidence sur notre caillou ?

M. Jean-Paul Lecoq (GDR). Je vous remercie, madame la rapporteure, pour votre analyse sur les questions environnementales. Il est toujours compliqué de parler d'environnement en matière d'aviation. Des carburants spécifiques ont été développés pour atténuer son empreinte mais je partage votre avis : ce n'est pas à la hauteur des besoins. Toutefois, les progrès technologiques tels que l'électrification des avions – des systèmes sont en cours d'expérimentation – permettent d'envisager que l'aviation continue de jouer un rôle essentiel en offrant à chacun la possibilité de sortir de son île, de son pays. Le maritime ne pourra pas remplacer l'aviation : il faut donc trouver le juste milieu entre la préservation de l'environnement et le désenclavement des zones les plus isolées dans le monde.

J'insiste également sur la question de la sécurité. À l'Assemblée nationale, les normes font l'objet d'une bataille, certains nous expliquant qu'elles nous empêchent d'évoluer et de nous développer. Or, en aviation, les normes, c'est ce

qui fait qu'on est en vie après un vol. Ce n'est pas pour embêter les compagnies aériennes qu'on exige qu'elles respectent les standards européens mais pour garantir la sécurité des passagers, et rien d'autre. En matière de sûreté et de sécurité, il faut être exigeant : c'est important.

L'autre question qui peut être posée concerne notre action. On nous parle de concurrence libre et non faussée, mais qu'en est-il d'Air France ? Notre compagnie nationale a été subventionnée pour lui permettre d'exister et de se développer : s'il n'y avait pas eu l'État français pour soutenir Air France, il n'y aurait pas de compagnie Air France. Alors pourquoi interdire à d'autres États de recourir aux mêmes moyens pour faire évoluer leurs propres compagnies aériennes ? L'aide publique au développement peut permettre à des compagnies, notamment en Tanzanie, de se mettre au niveau européen en matière de sécurité. J'espère que nous jouerons ce rôle, et si c'est contraire aux règles européennes j'oserais dire qu'on s'en fout : l'important est qu'il y ait de la justice dans les relations internationales. Or la justice oblige à aider ces compagnies à desservir le territoire français et européen, dont La Réunion et Mayotte.

M. Jérôme Buisson (RN). La Tanzanie est un pays de près de 70 millions d'habitants, porté par une croissance vigoureuse de 5 % à 6 % par an. Membre de la Communauté d'Afrique de l'Est, un espace de près de 360 millions d'habitants, elle s'inscrit dans l'une des régions les plus dynamiques du continent. Si nos échanges commerciaux bilatéraux demeurent modestes, le potentiel touristique, lui, est considérable. Avec Zanzibar et le Kilimandjaro, la Tanzanie s'est imposée comme la première destination safari des Français et figure dans le top dix de leurs voyages long-courrier. Les chiffres parlent d'eux-mêmes.

L'une des principales avancées de l'accord qui nous est soumis est la perspective d'une liaison aérienne directe entre la Tanzanie et nos deux départements de l'océan Indien, Mayotte et La Réunion. À moins de 1 000 kilomètres de Mayotte, soit une heure trente de vol, la Tanzanie est un voisin naturel de nos territoires ultramarins. Nous soutenons pleinement l'intégration de nos départements et territoires d'outre-mer dans leur environnement régional, sans que cette intégration dispense l'État d'un réengagement fort envers nos compatriotes ultramarins.

Enfin, ce texte se substitue à l'accord de 1978, désormais obsolète, et s'aligne sur les standards actuels de l'Organisation de l'aviation civile internationale comme du droit européen.

Pour toutes ces raisons, le groupe Rassemblement national votera en faveur de ce projet de loi de ratification, avec une réserve toutefois, partagée avec les rapporteurs du texte du Sénat et de l'Assemblée nationale : la présence des trente-cinq compagnies aériennes tanzaniennes sur la liste noire de l'Union européenne depuis 2025 limite la portée de cet accord. Nous espérons que cette ratification encouragera l'autorité tanzanienne de l'aviation civile à poursuivre ses efforts en matière de navigabilité et de sécurité aérienne.

Mme Clémentine Autain, rapporteure. Permettez-moi tout d'abord de remercier les différents interlocuteurs des ministères avec qui j'ai travaillé sur ce sujet ; je les ai parfois un peu secoués, donc je voudrais les remercier pour leur patience. Je me réjouis par ailleurs de la qualité de notre débat, qui n'en est pas resté à des considérations techniques mais a également abordé des questions éminemment politiques.

Je partage l'essentiel des préoccupations de Sophia Chikirou, que je remercie d'avoir souligné les enjeux du projet Eacop de Total : c'est une question importante, tout comme le sujet du Qatar. Concernant l'hypocrisie d'un accord commercial avec un État qui broie les libertés fondamentales et les droits humains, je nous invite à mesurer les implications sévères qu'aurait une telle logique : on peut se dire qu'il n'est pas très grave d'arrêter les relations commerciales avec la Tanzanie parce qu'elle a réprimé son peuple de manière indécente, mais si par cohérence nous décidions d'en faire autant avec la Chine, la Russie, voire les États-Unis, la vie commencerait à devenir très compliquée. Il me semble tout à fait possible de maintenir avec la Chine, par exemple, des relations exigeantes sur le plan économique sans être muet sur les manquements graves aux droits et aux libertés – sans même évoquer la question des Ouïghours.

Mme Sophia Chikirou (LFI-NFP). Je constate que vous semblez plus particulièrement cibler la Chine en l'espèce.

Mme Clémentine Autain, rapporteure. Pas spécialement ; il en va de même avec la Russie. Tout n'est pas noir ou blanc en matière de droits humains ; autrement, il serait très compliqué de définir une stratégie économique internationale. Quant à la Tanzanie, même s'il s'agit d'un acteur économique de moindre importance, je ne veux pas deux poids, deux mesures, voilà tout.

Monsieur Portarrieu déplore l'absence d'une filière de production de carburants durables. Il faudra ouvrir un débat sur ce sujet : des carburants issus de graisses animales, du colza ou du maïs sont-ils réellement durables ? Il faut faire le bilan total du durable. J'entends bien que l'on peut passer par la Chine, non seulement pour les carburants prétendus durables mais aussi pour les panneaux solaires. Cela tient à la lenteur de l'Union européenne à investir dans ces marchés potentiellement plus écologiques : contrairement à la Chine, qui a compris bien des choses dans ce domaine – essentiellement du point de vue commercial, mais pas seulement –, l'Union européenne n'est pas très bien positionnée.

Quand on analyse un accord, madame Youssouffa, on étudie l'ensemble de sa portée. J'en ai souligné l'intérêt pour les insulaires, auxquels je ne propose pas en effet de sortir de leur île à la nage, mais le transport aérien doit atteindre un équilibre général privilégiant ceux qui ne peuvent s'en passer, à l'opposé des transports touristiques de luxe qui prennent beaucoup sur le trafic aérien et pourraient être un peu comprimés. Or aucune discussion n'est ouverte à l'échelle internationale sur les besoins différenciés de transport aérien selon l'endroit où l'on habite, sur les considérations environnementales ou encore sur la logique

commerciale, avec laquelle je suis en désaccord. C'est la raison pour laquelle je m'abstiendrai sur ce texte. Cela ne nuira pas aux territoires que vous représentez puisque l'accord passera.

Monsieur Lecoq, Air Tanzania est intégralement nationalisée : c'est une compagnie d'État. Elle peut donc investir et concourir mais subit de fait une contrainte parce que ses possibilités d'investissement sont limitées. Je partage donc totalement votre préoccupation concernant non seulement Air Tanzania mais aussi la logique globale de cette contrainte.

Quant à nos collègues du Rassemblement national, c'est toujours formidable. Dès qu'il s'agit de concurrence libre et non faussée, dès qu'il s'agit d'environnement, ils ne sont jamais décevants : ils n'ont aucune critique à formuler car ils adorent ce monde très libéral et peu ambitieux sur le plan environnemental. Au moins, à chaque vote, cela a le mérite d'être clair.

*

Article unique (autorisation de 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 – ensemble une annexe –, signé à Dar es Salam le 23 février 2023)

*La commission **adopte** l'article unique **non modifié**.*

*L'ensemble du projet de loi est **ainsi adopté**.*

ANNEXE 1 :
TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Article unique

Est autorisée 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 (ensemble une annexe), signé à Dar es Salam le 23 février 2023, et dont le texte est annexé à la présente loi.

ANNEXE 2 :
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LA RAPPORTEURE

Ministère de l'Europe et des affaires étrangères

– Mme Elodie Laugier, sous-directrice-adjointe des secteurs stratégiques et des technologies émergentes ;

– Mme Juliette Lefort, rédactrice transport aérien ;

– Mme Cassiopée Vienne, sous-directrice-adjointe de l'Afrique orientale ;

– Mme Valeria Manzione, rédactrice à la mission des accords et traités.

Direction générale de l'aviation civile

– Mme Sarah Sananes, sous-directrice-adjointe des services aériens ;

– M. Louis Montassier, chargé des accords bilatéraux de services aériens.