N° 3438

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** *d'***Antigua-et-Barbuda** *relatif aux* **services aériens**,

(Procédure accélérée)

PAR M. PIERRE PRIBETICH

Député

AVEC

EN ANNEXE
LE TEXTE DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Voir les numéros :
Assemblée nationale : **2986**.
Sénat : **555, 754, 755** et T.A. **148**.

SOMMAIRE

Pages

INTRODUCTION 5

I. UN ACCORD AVEC UN ARCHIPEL DES ANTILLES AU NIVEAU DE VIE RELATIVEMENT ÉLEVÉ PEU TOURNÉ VERS LES ANTILLES FRANÇAISES 7

A. ANTIGUA-ET-BARBUDA, UN ARCHIPEL DES ANTILLES DONT L'ÉCONOMIE REPOSE PRINCIPALEMENT SUR LE TOURISME 7

1. Un archipel indépendant depuis 1981 et membre du Commonwealth 7

2. Une population peu nombreuse, au niveau de vie relativement élevé grâce aux apports du tourisme 10

B. UN ACCORD DEMANDÉ PAR ANTIGUA-ET-BARBUDA ET SOUMIS AU PARLEMENT DU FAIT DE CERTAINES DE SES STIPULATIONS 13

1. Des relations bilatérales très modestes qui s'inscrivent dans un contexte où Antigua-et-Barbuda cherche à diversifier ses partenariats 13

a. Des relations bilatérales qui s'exercent principalement dans un cadre régional et européen 13

b. Un accord qui, pour Antigua-et-Barbuda, s'inscrit dans une logique de diversification de ses partenariats 14

2. Un accord demandé par Antigua-et-Barbuda, majoritairement régi par les droits international et européen, et soumis au Parlement du fait d'exemptions douanières et fiscales 15

II. UN ACCORD QUI PRIVILÉGIE L'INTÉGRATION RÉGIONALE DES ANTILLES ET DE LA GUYANE FRANÇAISES ET DONT LE CONTENU DEMEURE TOUT À FAIT CLASSIQUE 17

A. UN ACCORD FAVORABLE À L'INTÉGRATION DES ANTILLES ET DE LA GUYANE FRANÇAISES DANS LEUR ENVIRONNEMENT RÉGIONAL 17

1. L'objet de cet accord : offrir un cadre juridique stable et prévisible de nature à concrétiser l'une des conclusions des Assises du transport aérien de 2019 à l'égard des territoires ultramarins 17

2. Un accord qui a connu et qui devrait connaître des prolongements dans le domaine aérien et dans celui de la sûreté 19

a. Des prolongements dans le domaine aérien 19

b. Des prolongements attendus dans le domaine de la sûreté 19

B. UN ACCORD CLASSIQUE RESPECTUEUX DES NORMES INTERNATIONALES ET EUROPÉENNES 20

1. Un cadre juridique largement déterminé par des normes internationales 21

2. Un dispositif conventionnel respectueux du droit européen 24

EXAMEN EN COMMISSION 27

ANNEXE 1 : TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES 35

ANNEXE 2 : LES NEUF LIBERTÉS DE L'AIR 37

ANNEXE 3 : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR 39

INTRODUCTION

La commission des affaires étrangères est saisie du projet de loi n° 2986, adopté par le Sénat le 25 juin 2026, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement d'Antigua-et-Barbuda relatif aux services aériens.

Une centaine d'accords bilatéraux de ce type ont déjà été signés par la France, le dernier à avoir été approuvé par Parlement l'ayant été avec le Tadjikistan (1). S'y ajoutent les accords signés par l'Union européenne (UE) et ses États membres avec des États tiers, à l'instar de l'accord relatif à la création d'un espace aérien commun avec l'Ukraine, signé le 15 novembre 2021 (2), que le Parlement a également examiné.

Signé à Saint John's le 28 mars 2022, l'accord avec Antigua-et-Barbuda, un archipel des Antilles, crée un cadre juridique là où il n'en existait aucun. Si son impact sur le trafic aérien devrait s'avérer modeste, il a pour objectif de favoriser l'intégration des territoires des Antilles et de la Guyane françaises dans leur environnement régional, une priorité tant du ministère de l'Europe et des affaires étrangères (MEAE) que du ministère des transports.

Son contenu, largement régi par des normes internationales et européennes, est de facture tout à fait classique au regard des accords relatifs aux services aériens bilatéraux que la France signe.

---

(1) Accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République du Tadjikistan sur les services aériens, signé à Paris le 8 novembre 2019.

(2) Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et l'Ukraine, signé à Bruxelles le 15 novembre 2021.

I. UN ACCORD AVEC UN ARCHIPEL DES ANTILLES AU NIVEAU DE VIE RELATIVEMENT ÉLEVÉ PEU TOURNÉ VERS LES ANTILLES FRANÇAISES

A. ANTIGUA-ET-BARBUDA, UN ARCHIPEL DES ANTILLES DONT L'ÉCONOMIE REPOSE PRINCIPALEMENT SUR LE TOURISME

1. Un archipel indépendant depuis 1981 et membre du Commonwealth

Situé dans la mer des Caraïbes, dans l'arc des Petites Antilles, à une centaine de kilomètres de la Guadeloupe, 140 kilomètres de Saint-Barthélemy et à 170 kilomètres de la partie française de Saint-Martin, l'archipel d'Antigua-et-Barbuda est composé de deux îles habitées, Antigua (92 600 habitants et une superficie de 280 km²) et Barbuda (1 400 habitants pour 161 km²), d'une petite île rocheuse inhabitée, Redonda (1,6 km²), et de plusieurs îlots. Faisant partie des îles Sous-le-Vent, il constitue une sorte de charnière entre les îles Vierges et les îles françaises des Petites Antilles.

Habité par les populations amérindiennes Arawak, puis Kalinagos ou Caraïbes, l'archipel aurait été aperçu pas Christophe Colomb lors de son second voyage, en 1493. Ce dernier aurait alors nommé la plus grande des îles *Santa María la Antigua* en souvenir d'une église éponyme de Séville. L'appellation Antigua serait restée.

Les Britanniques fondèrent une colonie sur Antigua en 1632 et sur Barbuda en 1685. Ils les défendirent contre les Espagnols et les Français qui, venant pour partie de la Martinique, les conquirent en 1666 avant de les rétrocéder à la suite de la signature du traité de Breda le 31 juillet 1667.

La colonisation d'Antigua-et-Barbuda suivit à peu près le même schéma que dans le reste des Antilles : tout d'abord, un développement des cultures pour l'exportation vers l'Europe, telles que le tabac, l'indigo, le coton et le gingembre ; puis l'introduction de la canne à sucre et un recours massif à l'esclavage ; parallèlement, la quasi-disparition des populations autochtones et une déforestation importante ; l'interdiction de l'esclavage au XIX^{e} siècle et le maintien d'une société coloniale ; enfin, un processus d'émancipation qui déboucha sur l'indépendance en 1981.

Cette date peut paraître tardive mais elle correspond à un mouvement de décolonisation mené par la Grande-Bretagne de manière graduelle, à partir de 1958. Antigua-et-Barbuda fut d'abord intégrée à la Fédération des Indes occidentales, créée pour regrouper plusieurs possessions britanniques. En 1967, le territoire bénéficia d'une forte autonomie interne en devenant un État associé au Royaume-Uni. Enfin, en 1978, le gouvernement du premier ministre Vere Cornwall Bird annonça son souhait d'engager l'archipel sur la voie de l'indépendance. Son parti, l'*Antigua and Barbuda Labour Party* (ABLP), remporta largement les

élections d'avril 1980 et l'association avec le Royaume-Uni prit fin le 1er novembre 1981.

Depuis cette date, Antigua-et-Barbuda est une monarchie parlementaire, membre du Commonwealth. Le chef de l'État est le roi Charles III, représenté localement par un gouverneur général. Le pouvoir exécutif est exercé par un premier ministre, actuellement Gaston Browne, leader de l'ABLP. Bien que dominée par cette formation depuis plus de soixante ans, la vie politique locale a connu une alternance entre 2004 et 2014, le *United Progressive Party* (UPP) ayant gouverné l'archipel pendant cette période.

Les élections générales anticipées de 2026 ont permis à l'ABLP de remporter 15 des 17 sièges que compte la Chambre des représentants antiguaise, l'UPP ne conservant qu'un siège, de même que le *Barbuda People's Movement*, qui défend les intérêts des habitants de Barbuda.

En 2022, Gaston Browne a annoncé la tenue, dans les trois ans, d'un référendum sur l'abandon de la monarchie, le passage à un régime républicain et le remplacement du monarque par un chef d'État qui soit « *un enfant du pays* », selon son expression. Le référendum n'a pas été organisé mais, en 2025, le Parlement antiguais a supprimé la référence au roi Charles III et à ses successeurs du serment d'allégeance que prêtent les responsables publics, notamment les membres du gouvernement. En outre, en 2026, le procureur général et ministre des affaires juridiques, Steadroy Benjamin, a annoncé la relance de consultations nationales afin que la Cour de justice des Caraïbes (*Caribbean Court of Justice* ou CCJ) (1) remplace le comité judiciaire du Conseil privé britannique (*Judicial Committee of the Privy Council* ou JCPC) (2) comme juridiction d'appel de dernier ressort, en faisant une question de souveraineté et d'indépendance. Par ailleurs, il a indiqué que le débat sur le statut républicain de l'archipel se tiendrait de manière graduelle et qu'un référendum se tiendrait au moment opportun.

---

(1) La CCJ est l'organe judiciaire de la Caribbean Community and Common Market *(CARICOM) ou Communauté et marché commun des Caraïbes. Elle est garante de l'interprétation et de l'application du traité de Chaguaramas du 4 juillet 1973 révisé le 5 juillet 2001, qui a créé la CARICOM et qui s'impose à douze de ses quinze membres. Par ailleurs, pour ceux de ces douze États qui le souhaitent – actuellement la Barbade, Belize, la Dominique, Guyana et Sainte-Lucie –, elle constitue également leur cour d'appel en dernier ressort, tant en matière civile que pénale, en lieu et place de la juridiction d'appel britannique héritée de la période coloniale. Elle siège depuis 2005 à Port-d'Espagne, à Trinité-et-Tobago.*

(2) Le JCPC siège dans le bâtiment de la Cour suprême du Royaume-Uni, sur Parliament Square*, à* Westminster*, en face du Parlement britannique.*

CARTE DE SITUATION GÉOGRAPHIQUE D'ANTIGUA-ET-BARBUDA



Source : étude d'impact annexée au projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement d'Antigua-et-Barbuda relatif aux services aériens.

2. Une population peu nombreuse, au niveau de vie relativement élevé grâce aux apports du tourisme

La population est estimée à environ 94 000 habitants. Ce chiffre est à comparer à celui de la Guadeloupe (384 000), de Saint-Martin (31 000) et de Saint-Barthélemy (10 000). La société est multiculturelle, avec une majorité d'Afro-Antiguais et de Barbudais, ainsi que des minorités d'origine européenne et asiatique. La langue officielle est l'anglais.

Bénéficiant d'une forte stabilité politique, d'une localisation favorable – l'archipel est souvent décrit comme le cœur de la Caraïbe – et d'un patrimoine naturel et maritime de grande qualité, Antigua-et-Barbuda doit sa prospérité à un changement de modèle économique. L'archipel a connu, à partir des années 1960, une transition progressive d'une économie agricole fondée sur le sucre et le coton, héritage de la période coloniale, vers une économie de services dominée par le tourisme dès les années 1970-1980. Cette évolution a été complétée par le développement des services financiers *offshore*, après l'indépendance, à partir de 1982. Ainsi, pendant la décennie des années 1980, l'économie antiguaise a connu un taux de croissance moyen du produit intérieur brut (PIB) de 6,5 % par an.

L'étude d'impact annexée au projet de loi autorisant l'approbation de l'accord indique que le tourisme représente 60 % du PIB antiguais et 40 % des investissements du pays. Pour 2025, la Banque mondiale estime le PIB nominal d'Antigua-et-Barbuda à 2,34 milliards de dollars américains courants, le PIB par habitant à 24 819 dollars courants, ce qui classe l'archipel parmi les pays à revenu élevé. En 2025, la croissance annuelle atteignait 5 % du PIB et l'inflation 1,4 % (1). La taille de l'économie de l'archipel est cinq fois plus petite que celle de la Guadeloupe (2), mais quatre fois plus grande que celle de Saint-Martin (3).

Les comparaisons entre le niveau de vie d'Antigua-et-Barbuda et celui des collectivités françaises ultramarines des Antilles sont rendues compliquées par l'absence de données harmonisées ; le MEAE estime toutefois qu'il reste inférieur à celui de Saint-Martin, de la Guadeloupe, de la Martinique et, *a fortiori*, de l'Hexagone et de Saint-Barthélemy. En revanche, au regard du PIB par habitant en parité de pouvoir d'achat (PPA) – un indicateur permettant de comparer la richesse produite par habitant dans différents pays en tenant compte des différences de prix entre eux –, l'archipel se situe, avec 35 832 dollars, dans le peloton de tête des petits États anglophones des Caraïbes, derrière Saint-Kitts-et-Nevis, mais, par exemple,

---

(1) Banque mondiale, Données par pays, Antigua-et-Barbuda *(lien).*

(2) Selon l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), le PIB nominal de la Guadeloupe était de 10,9 milliards d'euros courants en 2024, soit 11,8 milliards de dollars, et le PIB par habitant de 28 700 euros courants, soit 31 056 dollars (lien).

(3) Selon le rapport annuel économique 2023 *de l'Institut d'émission des départements d'outre-mer (IEDOM), p. 11, le PIB nominal de Saint-Martin était de 549 millions d'euros courants en 2021, soit 649,36 millions de dollars, et le PIB par habitant de 16 962 euros courants, soit 2 062 dollars (lien).*

devant la Barbade, Sainte-Lucie, la Grenade, la Dominique et Saint-Vincent-et-les-Grenadines [1].

Cependant, cette richesse globale importante va de pair avec de fortes inégalités de revenus. L'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) évalue à 0,48 le coefficient de Gini, qui mesure le degré d'inégalité dans la répartition des revenus au sein d'une population, ce qui place Antigua-et-Barbuda assez près de la catégorie des États où les inégalités sont fortes (0,50 et au-dessus) [2]. La Barbade, moins riche que l'archipel, est ainsi un pays plus égalitaire en matière de revenus, son coefficient Gini étant de 0,32. Les retombées du tourisme ne sont donc pas partagées de manière très équitable, à l'instar d'autres pays de la Caraïbe qui ont également investi dans ce secteur.

Comme l'indique dans une litote le rapport sénatorial sur cet accord, « *le pays a développé des activités de services financiers et d'accueil financiers offshore, qui ont contribué à son attractivité mais ont également suscité l'attention des organisations internationales* » [3]. Celle-ci s'est notamment traduite par l'inscription d'Antigua-et-Barbuda sur la liste des juridictions fiscales non coopératives par le Conseil de l'Union européenne en octobre 2023. L'année suivante, le 8 octobre 2024, le pays en a été retiré, dans l'attente de l'évaluation du Forum mondial de l'OCDE sur la transparence et l'échange de renseignements à des fins fiscales. Celle-ci a été rendue le 21 janvier 2026 à l'issue d'un examen approfondi (*in-depth review*). Dans son rapport, l'OCDE a qualifié la législation d'Antigua-et-Barbuda comme étant désormais « *conforme pour l'essentiel* » à la norme relative à l'échange de renseignements sur demande. Le Conseil de l'UE en a pris acte le 17 février 2026. Antigua-et-Barbuda figure aujourd'hui parmi les juridictions fiscales qui coopèrent avec l'Union européenne sans engagement fiscal en suspens, ce qui signifie que les éventuelles mesures défensives mises en place par les États membres à l'encontre d'Antigua-et-Barbuda ne peuvent plus exclusivement reposer sur le caractère non coopératif de l'archipel.

La délégation aux outre-mer de l'Assemblée nationale [4] a également souligné la pratique, largement répandue dans cinq États de la Caraïbe orientale, dont Antigua-et-Barbuda [5], de monnayer leur nationalité en échange d'une contribution, désormais fixée à 200 000 dollars américains, investie dans l'économie du pays. Dans une zone touchée par la criminalité organisée et le

---

(1) Banque mondiale, Données par pays, GDP per capita, PPP (current international $) - Caribbean small states *(lien).*

(2) Le coefficient de Gini varie entre 0 (égalité parfaite de revenus) et 1 (inégalité maximale où un seul individu détient la totalité des revenus). L'OCDE considère un coefficient égal à 0,25 comme un indicateur d'inégalités relativement faibles, un coefficient de 0,35 comme un indicateur d'inégalités intermédiaires et un coefficient de 0,50 comme un indicateur d'inégalités fortes.

(3) Sénat, rapport n° 754 du 17 juin 2026 fait, au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, par Mme Mireille Jouve, p. 29 et 30.

(4) Assemblée nationale, rapport d'information n° 2076 du 13 novembre 2025, présenté par Mme Anchya Bamana, M. Perceval Gaillard et Mme Maud Petit sur la place des outre-mer dans la diplomatie française, p. 157.

(5) Les autres États sont : la Dominique, la Grenade, Saint-Christophe-et-Niévès et Sainte-Lucie.

narcotrafic, ce type de pratique peut faciliter le blanchiment de capitaux et offrir l'impunité à certains auteurs d'infractions, en particulier lorsque l'État dont ils acquièrent la nationalité n'a pas conclu d'accord de coopération judiciaire ou d'extradition avec le pays où l'infraction a été commise. Baptisé « *citizenship by investment program* » (1) (CIP), ce mécanisme d'octroi de passeports dorés peut, en outre, présenter un grave problème de sécurité pour l'UE, dans la mesure où les ressortissants de ces cinq pays bénéficient actuellement d'une exemption de visa pour entrer dans l'espace Schengen.

Soumis à la pression des États-Unis, de l'UE, du Royaume-Uni et du Canada, les cinq États caribéens concernés se sont engagés le 1er juillet 2025 à encadrer le CIP, en envisageant notamment de soumettre la délivrance de ce type de passeport à une condition de résidence effective sur leur territoire, condition qui n'existe pas à ce jour. Jugeant cette promesse insuffisante, le commissaire européen aux affaires intérieures et à la migration, M. Magnus Brunner, a adressé un courrier aux Exécutifs de ces cinq États, le 25 juin 2026, leur demandant une extinction de ce programme d'ici le 1er juin 2028 ainsi que la mise en place de mesures provisoires restrictives d'ici septembre 2026. Il leur a également rappelé que, depuis l'entrée en vigueur du nouveau mécanisme de suspension des visas de l'UE le 30 décembre 2025, le maintien d'un programme de naturalisation par l'investissement pouvait constituer à lui seul un motif de suspension de l'exemption de visa Schengen. Les autorités antiguaises ont répondu que le CIP était « *un pilier essentiel de l'assiette des recettes non fiscales d'Antigua-et-Barbuda,* [qui] *ne peut pas être simplement abandonné sans recettes de remplacement viables, concrètes et crédibles* » (2).

Si les services financiers *offshore* et le CIP ont légitimement fait naître des inquiétudes, qui ne sont pas toutes dissipées pour ce dernier, la part qu'ils représentent dans l'économie antiguaise ne doit cependant pas être surévaluée. Selon des données anciennes citées par l'OCDE en 2018 (3), les services financiers *offshore* (banques et assurances) représentaient moins de 2 % du PIB de l'archipel, tandis qu'en 2025 le CIP y contribuait à hauteur de 2,6 % (4), soit bien moins par exemple qu'à la Dominique où il s'élevait à 37 % du PIB.

La spécialisation de l'archipel dans le domaine touristique emporte deux conséquences : l'importance des liaisons aériennes, notamment depuis l'aéroport international V.C. Bird sur Antigua, et l'exposition de l'économie aux catastrophes et phénomènes naturels. Les dégâts occasionnés par l'ouragan *Irma* en 2017 ont été évalués à 9 % du PIB, bien que la croissance n'ait été que ralentie d'un point cette

---

(1) Programme de naturalisation par l'investissement.

(2) Réponse du premier ministre Gaston Browne à la communication de la Commission européenne sur le CIP du 7 juillet 2026 sur le site officiel du gouvernement antiguais (lien).

(3) OCDE, 7 octobre 2022, Development Strategy Assessment of the Eastern Caribbean*, p. 68 (lien).*

(4) Bibliothèque du Fonds monétaire international (FMI), Antigua and Barbuda: 2026 Article IV Consultation-Press Release; Staff Report; and Statement by the Executive Director for Antigua and Barbuda, *p. 27 (lien).*

année-là. En revanche, en 2020, du fait de la pandémie de coronavirus, le PIB antiguais s'est contracté de près de 19 %.

B. UN ACCORD DEMANDÉ PAR ANTIGUA-ET-BARBUDA ET SOUMIS AU PARLEMENT DU FAIT DE CERTAINES DE SES STIPULATIONS

1. Des relations bilatérales très modestes qui s'inscrivent dans un contexte où Antigua-et-Barbuda cherche à diversifier ses partenariats

a. Des relations bilatérales qui s'exercent principalement dans un cadre régional et européen

L'archipel d'Antigua-et-Barbuda est avant tout tourné vers les États-Unis – en matière commerciale, de relations financières et de tourisme –, le Royaume-Uni – 22 % des visiteurs en séjour dans l'archipel sont britanniques – et les États de la CARICOM ainsi que l'Amérique du Sud.

Sur le plan économique, Antigua-et-Barbuda est, selon l'étude d'impact, un partenaire marginal de la France : en 2025, cette dernière y a exporté 14,6 millions d'euros de biens et en a importé 1,2 million, ce qui, au sein de la région Amérique centrale et du Sud, fait de ce pays le 31e client de la France et son 38e fournisseur. Selon le MEAE, le premier poste d'exportations vers Antigua-et-Barbuda consiste en des produits raffinés (32 %), suivis par des navires et bateaux (20 %) et les boissons (14 %) (1).

La France ne dispose pas d'ambassade à Saint-John's et y est représentée par un consul honoraire dépendant de l'ambassade de France à Sainte-Lucie. Au 31 décembre 2023, seuls 95 citoyens français étaient inscrits au registre des Français établis hors de France dans l'archipel.

Au-delà d'un accord de délimitation maritime signé en 2017 (2), l'essentiel de la relation bilatérale s'exerce à travers les territoires ultramarins des Antilles françaises. La Guadeloupe et la Martinique ont ainsi signé, respectivement en 2011 et 2012, des déclarations d'intention visant à mettre en place une coopération dans les domaines du tourisme, de la santé, de la culture, de l'éducation et de l'agriculture. Par ailleurs, les relations avec Antigua-et-Barbuda ont été récemment renforcées du fait de l'approfondissement de l'intégration régionale des Antilles françaises : la Martinique, la Guadeloupe et Saint-Martin ont adhéré à l'Organisation des États de la Caraïbe orientale (OECO) (3) en tant que membres associés, respectivement en 2015, 2019 et 2025 ; en outre la Martinique a adhéré à

---

(1) MEAE, Fiche Pays – Repères économiques, Antigua-et-Barbuda (lien).

(2) Décret n° 2019-273 du 3 avril 2019 portant publication de l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement d'Antigua-et-Barbuda relatif à la délimitation maritime dans la région des Caraïbes, signé à Saint John's le 15 mars 2017 (lien).

(3) L'OECO a été créée par le traité de Basseterre du 18 juin 1981. Elle compte sept membres fondateurs et cinq membres associés. De taille plus réduite que la CARICOM, elle vise une intégration économique plus poussée que cette dernière.

la CARICOM [1] le 16 juin 2026, également en tant que membre associé. Antigua-et-Barbuda étant membre à part entière de ces deux organisations, les discussions bilatérales peuvent également intervenir dans cette enceinte multilatérale.

Dans les faits, l'essentiel de la coopération entre la France et l'archipel passe par l'UE. En tant que membre de la CARICOM, Antigua-et-Barbuda est éligible à plusieurs programmes régionaux financés sur le Fonds européen de développement (FED) et Interreg Caraïbes.

b. Un accord qui, pour Antigua-et-Barbuda, s'inscrit dans une logique de diversification de ses partenariats

État de taille modeste, l'archipel a multiplié les adhésions à des organisations internationales – en plus de l'OECO et de la CARICOM, il est ainsi membre de l'Association des États de la Caraïbe (AEC) et de la Communauté des États d'Amérique latine et des Caraïbes (CELAC). Du 1er au 4 novembre 2026, il a par ailleurs accueilli le sommet des chefs de gouvernement du Commonwealth, soit cinquante-six dirigeants auxquels se sont ajoutés des représentants du monde économique et de la société civile.

Dans un contexte de tensions avec les États-Unis, Antigua-et-Barbuda a récemment cherché à diversifier ses partenariats.

Fortement dépendant des États-Unis, le pays a abrité une base militaire américaine jusqu'en 1995. Sous la seconde présidence de Donald Trump, l'archipel a été soumis à une forte pression de son administration, comme d'autres États de la Caraïbe orientale. Le fait qu'en 2009, Antigua-et-Barbuda ait rejoint l'Alliance bolivarienne pour les Amériques (ALBA) afin de bénéficier de la part du Venezuela et de Cuba d'une coopération dans les domaines de l'énergie, de la santé et de l'éducation, a constitué un irritant pour les autorités américaines, qui se sont également préoccupées de l'influence grandissante de la Chine dans la région. À la suite de mesures de restrictions migratoires à l'encontre de ressortissants antiguais, l'archipel a dû renoncer à la présence de brigades médicales cubaines sur son territoire en décembre 2025 – elles avaient pourtant été qualifiées de « *cœur de notre service de santé* » par le premier ministre Gaston Browne. En outre, il a été amené à signer un accord avec les États-Unis afin d'accueillir 10 demandeurs d'asile par an originaires de pays tiers, déboutés de leur demande ou en situation irrégulière sur le territoire américain.

En réaction à ces pressions, le premier ministre Gaston Browne s'est félicité lors du nouvel an chinois, en février 2026, de la relation bilatérale de l'archipel avec la République populaire de Chine, indiquant que cette dernière n'avait pas cherché à « *intimider* » les Antiguais ou à leur « *imposer des exigences qui sapaient leur*

(1) La CARICOM compte quinze membres de plein droit et huit membres associés. Son projet économique central est le CARICOM Single Market and Economy *(CSME), c'est-à-dire le marché et l'économie uniques, dont la mise œuvre varie fortement selon les membres.*

souveraineté » et soulignant le fait qu'ils n'étaient pas soumis à l'obtention d'un visa pour accéder au territoire chinois (1). La Chine semble par ailleurs développer des coopérations bilatérales pour la construction d'infrastructures (pont de *Big Creek*, nouveau terminal de l'aéroport international V. C. Bird, aménagements du port de Saint John's) et offre aux Antiguais des formations qui s'effectuent sur son territoire.

Dans ce contexte, le MEAE a indiqué au rapporteur que l'archipel avait diversifié ses partenariats avec le Japon, qui a financé divers projets dans le domaine de la pêche, ainsi qu'avec le Qatar et le Koweït.

La signature de l'accord sur les services aériens intervient donc dans une phase de rééquilibrage des relations extérieures d'Antigua-et-Barbuda et peut être vue comme une occasion d'exploiter une proximité géographique n'ayant, jusqu'à ce jour, pas fait l'objet d'une grande attention.

2. Un accord demandé par Antigua-et-Barbuda, majoritairement régi par les droits international et européen, et soumis au Parlement du fait d'exemptions douanières et fiscales

Au caractère extrêmement modeste des relations bilatérales franco-antiguaises, se sont ajoutés trois éléments qui ont conduit le rapporteur à s'interroger sur la pertinence de soumettre au Parlement cet accord relatif aux services aériens.

En premier lieu, la demande de consultations aéronautiques qui ont conduit à la signature de cet accord émane de l'archipel et non des autorités françaises, bien que celles-ci y aient répondu favorablement. Cela pourrait être interprété comme le fait que ce texte ne revêt pas un caractère prioritaire pour la France, bien qu'il soit bienvenu.

En outre, les liaisons aériennes entre la France et Antigua-et-Barbuda se sont, jusqu'à ce jour, fort bien passées de la formalisation d'un cadre juridique conventionnel, puisque cet accord ne se substitue pas à un accord précédent mais vient combler un vide juridique qui n'empêchait pas des autorisations *ad hoc* de vols commerciaux entre les deux parties.

Enfin et surtout, le contenu de cet accord est très largement déterminé par les clauses qui figurent dans des modèles proposés par l'agence des Nations unies chargée des services aériens, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), et complétés par l'Union européenne (voir *infra*). La marge de manœuvre des autorités nationales en la matière est donc réduite, même si elle est réelle en matière d'octroi des routes aériennes.

---

(1) Antigua.news, Shermaine Bique-Charles, 9 février 2026, PM Browne Hails China–Antigua Partnership as Model of Mutual Respect Amid Global Tensions *(lien).*

Dans ce contexte, la raison pour laquelle le Parlement a été saisi d'un projet de loi autorisant l'approbation de cet accord tient uniquement à la matière d'une de ses clauses. Son **article 12** (droits de douane et taxes) prévoit en effet des exemptions douanières et fiscales sur certains biens et revenus. Or, l'article 34 de la Constitution, tel qu'interprété par le Conseil constitutionnel et le Conseil d'État, fait de ces exemptions des matières législatives. L'accord entre ainsi dans le champ de l'article 53 de la Constitution, qui dispose que les traités « *qui modifient des dispositions de nature législative* (…) *ne peuvent être ratifiés ou approuvés qu'en vertu d'une loi* » ; d'où la saisine du Parlement.

II. UN ACCORD QUI PRIVILÉGIE L'INTÉGRATION RÉGIONALE DES ANTILLES ET DE LA GUYANE FRANÇAISES ET DONT LE CONTENU DEMEURE TOUT À FAIT CLASSIQUE

A. UN ACCORD FAVORABLE À L'INTÉGRATION DES ANTILLES ET DE LA GUYANE FRANÇAISES DANS LEUR ENVIRONNEMENT RÉGIONAL

1. L'objet de cet accord : offrir un cadre juridique stable et prévisible de nature à concrétiser l'une des conclusions des Assises du transport aérien de 2019 à l'égard des territoires ultramarins

Le rapporteur a indiqué que cet accord avait été initié par la partie antiguaise, les consultations s'étant tenues par visioconférence en juin 2021. Le MEAE considérant depuis un certain temps déjà que le manque de connectivité aérienne dans la Caraïbe constituait un véritable frein à l'intégration régionale des collectivités françaises d'Amérique (CFA), qui est au demeurant l'une de ses priorités, le rapporteur s'est interrogé sur les raisons qui expliquent le fait que la France n'ait pas été elle-même à l'origine des négociations.

Les réponses fournies par le MEAE et le ministère des transports permettent d'en distinguer trois.

Tout d'abord, l'absence d'accord de services aériens avec l'archipel n'a pas empêché l'établissement de liaisons aériennes. La France et Antigua-et-Barbuda étaient ainsi reliées par des vols réguliers directs jusqu'en 2019. En effet, en l'absence d'accord, les routes aériennes peuvent se développer sur la base d'autorisations administratives *ad hoc* accordées selon le principe de réciprocité, qu'il s'agisse de vols réguliers ou non.

Par ailleurs, les dernières données sur le trafic existant dans ce cadre *ad hoc* faisaient apparaître un trafic assez faible. Selon l'étude d'impact, la compagnie antiguaise LIAT a opéré de 2013 à 2019 une liaison entre Bridgetown (La Barbade) – Pointe-à-Pitre (France) – et Saint-John's (Antigua-et-Barbuda), à raison de trois rotations hebdomadaires. Au cours de la dernière année d'exploitation, seuls 5 700 passagers ont été transportés. Il n'est pas impossible que ce nombre réduit ait conduit les autorités françaises à s'atteler à d'autres accords de services aériens considérés comme davantage prioritaires.

Enfin, il a été indiqué au rapporteur que la principale raison pour laquelle la France n'a pas été à l'initiative de l'accord est liée à la pandémie de Covid-19. Jusqu'au début de l'année 2022, celle-ci avait en effet suspendu tout projet de négociations, du fait de la difficulté à prévoir ce que serait le paysage aérien au sortir de la pandémie, du peu d'intérêt alors spontanément manifesté par les transporteurs aériens et de la concentration des ressources administratives sur la gestion de la crise.

Une fois saisies de la demande antiguaise, les autorités françaises l'ont cependant accueillie favorablement pour deux raisons.

La conclusion d'un accord, en rassemblant dans un seul corpus les droits, devoirs et interdits auxquels doivent se conformer les transporteurs pour opérer une liaison entre deux pays, était de nature à apporter la stabilité et la prévisibilité économique nécessaires au développement d'un marché aérien. Cet accord devait ainsi permettre d'améliorer la connectivité aérienne avec les Antilles et la Guyane françaises. Ce faisant, il répondait aux conclusions des Assises du transport aérien de 2019, déclinées dans la Stratégie nationale du transport aérien 2025, qui indiquait que, concernant « *la connectivité aérienne spécifique des régions ultramarines* », l'État devait veiller « *à la mise en place de mécanismes* (…) *de renforcement des liaisons aériennes depuis les territoires ultramarins, et plus particulièrement, avec les pays du bassin régional de chacun d'entre eux* » (1).

En outre, en 2021, lors de la consultation des transporteurs aériens français par la direction générale de l'aviation civile (DGAC) sur la demande antiguaise, trois compagnies s'étaient montrées favorables à un accord, ce qui laissait présager que des transporteurs nationaux pourraient en retirer un bénéfice économique : Air France, Air Antilles – qui a depuis été placée en liquidation judiciaire – et St-Barth Commuter.

Sur la base des échanges qu'elle a eus avec le MEAE, les transporteurs intéressés sous pavillon français et les acteurs concernés (aéroports, autorités locales), la DGAC a établi un projet de tableau des routes aériennes, annexé au projet d'accord, qui détermine pour chacun des deux pavillons, français et antiguais, les liaisons que les transporteurs aériens peuvent exploiter entre les points situés en France, à Antigua-et-Barbuda et les points dits « intermédiaires » situés dans des pays tiers.

À l'issue des négociations, la France et Antigua-et-Barbuda se sont entendues sur quatre routes : une route régionale – qui se concentre sur Antigua-et-Barbuda, les Antilles et la Guyane française et leur environnement – et une route long-courrier – qui relie Antigua-et-Barbuda et la France métropolitaine --, toutes deux déclinées pour chacune des deux parties. La route régionale a constitué le moteur de la négociation, afin de donner une traduction concrète aux conclusions des Assises du transport aérien sur l'intégration régionale des territoires ultramarins. En l'espèce, comme l'a indiqué la DGAC au rapporteur, le choix d'ouvrir des droits dits de « cinquième liberté » (2) pour les routes régionales sur un certain nombre de points intermédiaires, c'est-à-dire de permettre aux transporteurs français et antiguais d'exploiter des vols non seulement entre les Antilles et la Guyane françaises et Antigua-et-Barbuda, mais d'aller au-delà vers des pays tiers (les points intermédiaires) soit comme destination finale, soit comme

---

(1) Ministère de la transition écologique et solidaire, Stratégie nationale du transport aérien 2025, p. 37 (lien).

(2) Voir l'encadré sur les libertés de l'air p. 23, ainsi que les neuf libertés de l'air figurant à l'annexe 2 de ce rapport.

escale, a constitué un arbitrage des autorités françaises au bénéfice du développement économique des territoires ultramarins.

En effet, bien que les transporteurs français aient également indiqué à la DGAC leur intérêt pour l'octroi des droits de cinquième liberté afin de pouvoir desservir un certain nombre d'îles de l'arc antillais, le ministère des transports estime que cet octroi pourrait surtout bénéficier à des compagnies qui assurent déjà des liaisons avec les points intermédiaires situés dans des pays tiers listés par le tableau des routes.

2. Un accord qui a connu et qui devrait connaître des prolongements dans le domaine aérien et dans celui de la sûreté

a. Des prolongements dans le domaine aérien

Le ministère des transports est engagé depuis plusieurs années dans un processus de négociation ou de renégociation d'accords sur les services aériens avec le plus grand nombre d'États possibles de la zone caribéenne et du continent américain, afin de garantir des routes et des droits adaptés aux besoins spécifiques des territoires français ultramarins. Le principe directeur de cet activisme réside dans le fait que la mise en œuvre de ce réseau d'accords, qui créent un cadre stable et prévisible, offrira aux transporteurs français et étrangers les moyens d'envisager sereinement le développement de leur activité économique à long terme.

En outre, comme cela a été indiqué au rapporteur, lorsqu'un accord bilatéral prévoit, comme celui signé avec Antigua-et-Barbuda, que des points intermédiaires se situent dans des États tiers, il entraîne généralement la France à négocier un accord sur les services aériens avec ces États tiers si celui-ci fait défaut, afin de sécuriser juridiquement les routes aériennes.

Le ministère des transports et le MEAE ont ainsi informé le rapporteur de la négociation d'autres accords ou arrangements administratifs avec des États de la zone depuis la signature du traité avec Antigua-et-Barbuda. Tel a été le cas avec la Barbade, Trinité-et-Tobago, Aruba, le Guyana, Sainte-Lucie, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Saint-Christophe-et-Niévès et la Dominique. En outre, certains accords ont fait l'objet d'avenants : tel a été le cas pour le Brésil et le Panama, afin d'élargir leur route régionale, ou le Guatemala, pour moderniser la route régionale.

b. Des prolongements attendus dans le domaine de la sûreté

Selon les autorités françaises, l'archipel d'Antigua-et-Barbuda est confronté, comme d'autres États dans la région, à une hausse des trafics illicites, qu'il s'agisse d'armes ou de narcotiques, générant une augmentation de la violence sur son territoire (+ 33 % d'actes violents par armes à feux sur le premier semestre 2026 par rapport à 2025). Le rapporteur s'est donc interrogé sur les effets que pourrait induire l'accord sur les services aériens en matière de trafics illicites.

Les éléments que le MEAE lui a transmis indiquent qu'en août 2026, le premier ministre Gaston Browne a annoncé une série de mesures pour lutter contre cette tendance. Parallèlement, du côté français, le ministre de l'Europe et des affaires étrangères, Jean-Noël Barrot, a présenté le 10 novembre 2025 le plan d'action de son ministère intitulé *Narcotrafic : éradiquer le mal à la racine*. Ce plan vise à faire de la diplomatie française un instrument de lutte contre le narcotrafic international, en agissant sur les pays producteurs, les routes de transit et les réseaux criminels établis à l'étranger. Il s'inscrit dans une mobilisation interministérielle, en complément des moyens policiers et judiciaires français.

Prenant acte du fait que l'ensemble de la cocaïne présente dans l'Hexagone était produite en Amérique latine et acheminée vers l'Europe à travers certains pays d'Amérique centrale, d'Amérique du Sud et des Caraïbes, il a indiqué que les territoires ultramarins étaient en première ligne et que le « *premier axe d'effort* [devait] *porte*[r] *sur l'Amérique latine et les Caraïbes* » (1).

La France a ainsi déployé en octobre 2026, pour la première fois, un officier de liaison auprès de l'agence régionale de la CARICOM chargée de mettre en œuvre la coopération en matière de criminalité et de sécurité, la *Caribbean Community Implementation Agency for Crime and Security* ou CARICOM IMPACS. Un attaché de sécurité intérieure et une magistrate de liaison, basés à l'ambassade de France à Sainte-Lucie et compétents pour Antigua-et-Barbuda, sont en contact étroit avec les services de police et de justice de l'archipel.

Par ailleurs, les autorités antiguaises ont confirmé en septembre 2026 leur intérêt à conclure rapidement un accord de poursuite d'embarcations suspectes dans les eaux territoriales respectives, ainsi que des conventions d'entraide judiciaire et d'extradition avec la France.

Au regard de la faiblesse du trafic aérien passé sur les routes aériennes avec Antigua-et-Barbuda et du fait que les autorités antiguaises concentrent leur attention sur un accord de poursuite d'embarcations suspectes, il n'est pas évident que l'accord du 28 mars 2022 relatif aux services aériens ait de fortes conséquences en matière de trafics illicites.

B. UN ACCORD CLASSIQUE RESPECTUEUX DES NORMES INTERNATIONALES ET EUROPÉENNES

L'accord de Saint John's comporte un préambule suivi de 26 articles, ainsi qu'une annexe relative au tableau des routes. Le préambule fait référence à la

---

(1) Site du MEAE, 10 novembre 2025, Narcotrafic : éradiquer le mal à la racine *(lien). Le communiqué indique notamment que : «* les objectifs fixés par le ministre pour les 12 prochains mois sont clairs :

1. Signer 12 nouveaux accords de coopération avec les pays de la région ;
2. Créer une Académie régionale de lutte contre la criminalité organisée ;
3. Augmenter de 20 % les effectifs spécialisés dans les ambassades et tripler leurs moyens d'intervention
4. Doubler les crédits de l'aide au développement consacrés à la lutte contre le narcotrafic ;
5. Créer un régime de sanctions européen contre la criminalité organisée. *»*

convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 (1), à laquelle tant la France qu'Antigua-et-Barbuda sont parties ; il précise l'objet du texte, à savoir : le souhait des deux parties de respecter et de compléter cette convention afin d'établir des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur la base du principe de réciprocité.

Conformément à l'**article 26** de l'accord du 28 mars 2022, les autorités antiguaises ont informé leurs homologues françaises, le 18 mars 2025, de l'accomplissement de l'ensemble des procédures internes requises pour l'entrée en vigueur du texte. Une fois que la partie française aura fait de même, l'accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le jour de la réception de la notification française aux autorités antiguaises.

1. Un cadre juridique largement déterminé par des normes internationales

Ce constat avait déjà été dressé pour un autre accord bilatéral relatif aux services aériens, signé avec le Tadjikistan (2).

Ainsi que l'ont confirmé le MEAE et le ministère des transports, l'accord signé avec Antigua-et-Barbuda se fonde sur l'un des modèles élaborés par l'OACI et utilisé par la France depuis le milieu des années 1980. Sa version modifiée, désormais appelée Modèle d'accord pour les services aériens ou *Template Air Services Agreement* (TASA ou TASAs au pluriel), a été adoptée en 2003 lors de la cinquième conférence mondiale sur le transport aérien.

Les TASAs sont des accords-cadres complets sur les services aériens, auxquels les États peuvent recourir de manière facultative. Ils sont bilatéraux, régionaux ou multilatéraux. Ils comportent des clauses types conformes aux positions arrêtées par l'OACI, ainsi qu'aux différents traités venus compléter la convention de Chicago (3), également enrichies par les normes et les pratiques qu'elle recommande – les *Standard And Recommended Practices* ou SARP. Les TASAs incluent également des clauses qui reflètent, selon l'OACI, les usages les plus répandus et les plus récents contenus dans les accords des États relatifs aux services aériens.

---

(1) Cette convention, dite de Chicago, a créé en 1944 l'OACI, qui est devenue une institution spécialisée des Nations-Unies en 1947. Elle compte aujourd'hui 193 États membres. Son site internet décrit sa mission de la manière suivante : « elle élabore des politiques et des normes, réalise des audits de conformité, des études et analyses, fournit une assistance et renforce la capacité de l'aviation grâce à la coopération des États membres et des parties prenantes *». Il précise que sa «* vision *» consiste à «* réaliser la croissance durable du système d'aviation civile mondial *» (lien).*

(2) Ibid., pp. 11 et 12.

(3) Il s'agit de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs du 14 septembre 1963 (dite « convention de Tokyo »), amendée par le protocole de Montréal du 14 avril 2014 ; la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronef du 16 décembre 1970 (dite « convention de La Haye »), amendée par le protocole complémentaire du 10 septembre 2010 (dit « protocole de Pékin ») ; la convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale du 23 septembre 1971 (dite « convention de Montréal »), ou encore la convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection du 1er mars 1991.

Ces modèles comportent ainsi, à titre d'exemple, des clauses types relatives à la capacité de transport aérien, aux tarifs, au droit de la concurrence, à l'exercice des activités commerciales, à la sécurité et à la sûreté de l'aviation.

Appliqué à l'accord avec Antigua-et-Barbuda, le TASA explique, par exemple, la portée de son **article 2**. Conformément à la convention de Chicago, chaque État dispose d'une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien situé au-dessus de son territoire. L'article 2 précise les droits que chacune des parties octroie aux transporteurs en vue d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans le tableau qui figure en annexe. Il vise ainsi les quatre premières libertés de l'air : le droit de survol du territoire de l'autre partie (première liberté), le droit d'effectuer des escales commerciales vers ou depuis le territoire de l'autre partie (troisième et quatrième libertés). Comme le rapporteur l'a déjà indiqué, l'accord a également octroyé aux transporteurs désignés par les parties le droit de desservir des points intermédiaires dans des pays tiers (cinquième liberté), uniquement pour les routes régionales (1). En revanche, le paragraphe 3 de l'article 2 interdit expressément le cabotage, c'est-à-dire le droit pour les transporteurs aériens des deux pavillons, français et antiguais, d'exploiter des vols à l'intérieur du territoire de l'autre partie.

L'**article 3** traite de la désignation et de l'autorisation des transporteurs aériens aux fins d'exploitation des services aériens, tandis que l'**article 4** détaille les modalités de suspension ou de révocation des autorisations d'exploitation, lorsque les conditions prévues par l'article 3 ne sont plus remplies. Ces deux articles participent de l'homogénéisation des conventions sur les services aériens.

De même, selon l'étude d'impact, l'**article 9** de l'accord reprend les stipulations « *les plus récentes du droit international relatives à la sécurité des vols* », telles la demande de consultations par l'une des parties entre autorités aéronautiques au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre partie, la faculté pour chaque partie de suspendre ou de révoquer une autorisation d'exploitation qu'elle a accordée aux transporteurs, ou la soumission de tout aéronef de l'une des parties à une inspection au sol par l'autre partie.

L'**article 10** constitue également une déclinaison d'une recommandation de l'OACI adoptée le 26 juin 1986. Il établit les principes de coopération et d'assistance mutuelle entre les parties dans le domaine de la sûreté de l'aviation, afin de prévenir toute atteinte résultant d'actes illicites (terrorisme, criminalité organisée, folie individuelle d'un passager…). Cet article se réfère explicitement à plusieurs conventions internationales, comme, par exemple, la convention de Tokyo de 1963, celle de La Haye de 1970 ou celle de Montréal de 1971.

L'**article 26** prévoit également un enregistrement de cet accord auprès de l'OACI.

---

(1) La note b) du tableau des routes annexé à l'accord le stipule.

Les neuf libertés de l'air

Les cinq premières d'entre elles sont énumérées à l'article I, section I de l'accord relatif au transport aérien international du 7 décembre 1944. Bien que l'accord multilatéral les établissant ne soit jamais entré en vigueur en l'absence d'un nombre suffisant de signataires, leur caractère normatif s'est imposé et elles ont été reprises par les États dans les accords conclus au niveau bilatéral.

Les quatre dernières libertés de l'air correspondent à une construction empirique née des pratiques commerciales des transporteurs.

Première liberté : le droit pour les transporteurs d'un État A de survoler le territoire d'un État B.

Deuxième liberté : le droit pour les transporteurs d'un État A de réaliser une escale technique (par exemple : réapprovisionnement en carburant) dans le territoire d'un État B.

Troisième liberté : le droit pour les transporteurs d'un État A d'exploiter un vol commercial (passagers, fret ou une combinaison des deux) à destination du territoire d'un État B.

Quatrième liberté : le droit pour les transporteurs d'un État A d'exploiter un vol commercial (passagers, fret ou une combinaison des deux) depuis le territoire d'un État B à destination de l'État A.

Cinquième liberté : le droit pour les transporteurs d'un État A d'exploiter un vol à destination du territoire d'un État C, avec escale commerciale dans un État B (débarquement de passagers et/ou fret en provenance de l'État A ; embarquement de passagers et/ou fret à destination de l'État C ; et vice-versa).

Sixième liberté : le droit pour les transporteurs d'un État A de transférer, sur le territoire dudit État A, les passagers et/ou le fret d'un vol en provenance d'un État B à bord d'un autre vol à destination d'un État C (principe du hub de correspondances ; et vice-versa).

Septième liberté : le droit, pour les transporteurs d'un État A, d'exploiter un vol commercial entre le territoire d'un État B et le territoire d'un État C (sans nécessité que ce vol constitue, comme dans le cas de la 5e liberté, le prolongement d'un vol en provenance d'un État A ; et vice-versa).

Huitième liberté : le droit pour les transporteurs d'un État A d'exploiter un vol à destination d'un point situé sur le territoire d'un État B avec escale commerciale, et continuation vers un autre point situé sur le territoire dudit État B (et vice-versa).

Neuvième liberté : le droit pour les transporteurs d'un État A d'exploiter un vol commercial entre un point situé sur le territoire d'un État B et un autre point situé sur le territoire de ce même État B (par exemple, un vol assuré par un transporteur de droit autrichien entre Paris et Nice ; et vice-versa).

Source : réponses au questionnaire préparatoire aux aditions du rapporteur adressé au MEAE et au ministère des transports.

2. Un dispositif conventionnel respectueux du droit européen

Le modèle TASA s'est, au fil du temps, enrichi de stipulations directement issues du droit de l'Union européenne, à partir de 2004, notamment avec l'introduction, depuis 2015, de clauses relatives à la concurrence équitable et, depuis 2022, de clauses environnementales.

Les transports aériens, relèvent en effet d'une compétence partagée entre les États membres et l'Union européenne. Celle-ci a été consacrée par une série d'arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) du 5 novembre 2002, dits « ciel ouvert » (1). À cette occasion, plusieurs accords signés par des États membres de l'UE avec des pays tiers ont été jugés contraires au droit européen, notamment parce qu'ils prévoyaient des exploitations commerciales des routes aériennes limitées à leurs transporteurs nationaux sans les ouvrir à l'ensemble des compagnies aériennes des États membres établies sur leur territoire.

Ces arrêts ont entraîné un double mouvement.

Tout d'abord, le règlement (CE) n° 847/2004 du 29 avril 2004 (2) a autorisé les États membres à négocier des accords sur les services aériens avec des pays tiers ou à amender des accords existants, sous réserve que leurs stipulations soient conformes au droit de l'UE et que les États membres respectent la procédure de notification préalable de leurs accords à la Commission européenne, prévue par le règlement. Cette notification doit intervenir au plus tard un mois avant le début des négociations avec un pays tiers afin de permettre à la Commission de Bruxelles, aux États membres et aux parties intéressées, notamment les transporteurs aériens établis sur le territoire de l'État membre souhaitant signer un accord, de formuler des observations. Le résultat des négociations est également transmis à la Commission européenne, qui autorise ou non la signature de l'accord. Le projet d'accord avec Antigua-et-Barbuda a ainsi été notifié à la Commission de Bruxelles qui a autorisé sa signature dans les semaines suivant cette notification.

Par ailleurs, le droit de l'UE s'est largement déployé dans le domaine aérien. L'étude d'impact indique qu'il régit désormais les domaines de la sécurité intérieure, de la sûreté de l'aviation civile, des services de navigation aérienne, de l'accès au marché, de la concurrence équitable, de l'assistance en escale, des créneaux aéroportuaires, de l'environnement ou des droits des passagers.

Parallèlement à la procédure de notification à la Commission européenne, le respect du droit européen s'opère, dans la pratique, par l'introduction de clauses types développées conjointement par la Commission et les États membres.

Concernant l'accord avec Antigua-et-Barbuda, le paragraphe 2 de l'**article 3** prévoit bien que tout transporteur aérien établi sur le territoire de la

---

(1) CJCE, 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 du 5 novembre 2002.

(2) Règlement (CE) 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers.

République française et qui remplit un certain nombre de conditions peut être autorisé par la France à exploiter l'une des routes aériennes vers ou depuis l'archipel antiguais, conformément aux décisions « ciel ouvert ». Son corollaire, l'**article 4**, permet de suspendre ou de révoquer une autorisation donnée à un transporteur qui ne respecterait pas cette condition. Enfin, conformément à la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports, l'**article 16** de l'accord permet aux transporteurs aériens de pratiquer l'auto-assistance, c'est-à-dire le fait, pour une compagnie aérienne, de réaliser elle-même, pour ses propres vols, les opérations au sol nécessaires à l'accueil et au traitement des avions, des passagers et du fret, au lieu de confier ces opérations à un prestataire spécialisé, ou de choisir un prestataire de services d'assistance en escale sur le territoire de l'autre partie contractante.

L'influence du droit européen se manifeste également à travers les différentes clauses qui visent à assurer une concurrence équitable entre les transporteurs aériens des deux pavillons. L'**article 5** en fait l'un des principes régissant l'exploitation des services agréés et stipule en outre que l'exploitation des routes aériennes doit être économiquement viable. L'**article 17** relatif aux tarifs le complète en prohibant des prix déraisonnablement élevés ou restrictifs pour les consommateurs en raison d'un abus de position dominante ou, à l'inverse, artificiellement bas, soit du fait de subventions ou d'aides directes ou indirectes, soit en vue d'éliminer la concurrence des autres transporteurs. L'**article 6** réaffirme le principe d'une concurrence équitable et non faussée entre les transporteurs et transpose à cet accord les principes du droit européen interdisant toutes formes de discriminations ou de pratiques déloyales et encadrant les subventions et aides publiques aux transporteurs.

Ce dispositif conventionnel visant à faire respecter le droit de la concurrence européen s'explique par le fait que les compagnies aériennes européennes y sont soumises au sein du marché unique, tandis que les compagnies antiguaises ne le sont pas. S'il peut être perçu comme une forme d'exportation du droit de la concurrence de l'UE dans le droit international des services aériens, il va cependant de pair avec les aspects protecteurs de différentes réglementations européennes. L'**article 7** rend en effet applicable aux activités des transporteurs aériens désignés par Antigua-et-Barbuda, lorsqu'ils opèrent sur le territoire français, certains pans du droit de l'UE, tel que le règlement 261/2004 (1), qui prévoit une obligation d'indemnisation des retards ou annulations de tout vol au départ d'un aéroport de l'UE, ou le règlement 2023/2405 (2) qui fixe des limitations de la quantité annuelle de carburant d'aviation embarquée par un exploitant d'aéronef sur le territoire européen et impose, depuis le 1er janvier 2025, que 2 % du carburant d'aviation embarquée soit considéré comme durable.

---

(1) 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, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91.

(2) Règlement (UE) n° 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).

Compte tenu des observations qui précèdent, le rapporteur considère que l'accord du 28 mars 2022 relatif aux services aériens, conclu entre la France et Antigua-et-Barbuda, doit être approuvé par l'Exécutif. Il se prononce donc en faveur de l'adoption du projet de loi autorisant cette formalité.

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 d'Antigua et Barbuda relatif aux services aériens

M. le président Bruno Fuchs. Antigua-et-Barbuda est un État archipélagique de la Caraïbe orientale, composé des îles d'Antigua et de Barbuda, auxquelles s'ajoute Redonda. Il se situe au Nord de la Guadeloupe : c'est donc un voisin immédiat de nos territoires ultramarins. Pourtant, il n'existe aucun vol régulier et direct entre la France et Antigua-et-Barbuda depuis 2019, et les Européens qui s'y rendent doivent passer par Londres, par exemple, ce qui est un peu incongru.

Notre présence sur place se limite à un consul honoraire mais la relation se structure peu à peu avec la conclusion d'un accord de délimitation maritime en 2017, puis de l'accord aérien de 2022, dont le projet de loi autorisant l'approbation a récemment été adopté par le Sénat. Quelques compagnies ont manifesté leur intérêt pour une desserte à condition de disposer d'un cadre juridique formel. Cet accord, proche de celui conclu avec la Tanzanie, leur offre ce cadre. Il permet d'organiser des dessertes sans passer par des autorisations au cas par cas, pour chaque vol.

M. Alain David, suppléant M. Pierre Pribetich, rapporteur. Monsieur Pierre Pribetich étant retenu par d'autres obligations, je vais vous présenter le rapport qu'il a préparé sur la base de ses auditions et travaux sur ce projet de loi.

L'accord dont nous sommes saisis concerne l'établissement des routes aériennes avec un archipel situé dans la mer des Caraïbes, Antigua-et-Barbuda. À la différence de l'accord avec la Tanzanie, qui est une refonte d'un accord précédent, celui-ci vient combler un vide juridique.

L'archipel d'Antigua-et-Barbuda fait partie des îles Sous-le-Vent, entre les îles Vierges et les îles françaises des Petites Antilles. Proche de nos territoires ultramarins, il se trouve à une centaine de kilomètres de la Guadeloupe, à 140 kilomètres de Saint-Barthélemy et à 170 kilomètres de la partie française de l'île de Saint-Martin. Il compte un peu moins de 100 000 habitants, principalement sur l'île d'Antigua, où se trouve l'aéroport international baptisé du nom du père de l'indépendance du pays.

Cet archipel a connu une histoire assez semblable à celle des autres pays de la Caraïbe au regard de la colonisation, en l'espèce britannique, et de l'esclavage. En revanche, son accession à l'indépendance en 1981 s'est faite de manière graduelle, à partir des années 1960 ; désormais, ce pays est membre du

Commonwealth. Le roi Charles III, qui est le chef d'État d'Antigua-et-Barbuda, s'est rendu lundi dernier dans l'archipel pour le sommet des chefs de gouvernement du Commonwealth, c'est-à-dire de cinquante-six dirigeants étrangers, qui se tient du 1er au 4 novembre.

Dans la zone de la Caraïbe, Antigua-et-Barbuda est un pays au niveau de vie relativement élevé, quoiqu'inférieur à celui des Antilles françaises. Cela s'explique par le choix fait dans les années 1970 de transformer une économie tournée vers l'agriculture en une économie de services, où le tourisme constitue la principale source de revenus. Le Quai d'Orsay estime que le tourisme représente 60 % du produit intérieur brut (PIB) de l'archipel. Celui-ci a également développé des services financiers offshore qui lui ont valu, en 2023, d'être considéré par l'Union européenne comme une juridiction fiscale non coopérative – c'est ainsi que l'on nomme de manière élégante les paradis fiscaux. Tel n'est plus le cas depuis février 2026, à la suite d'un examen approfondi mené par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

Par ailleurs, Antigua-et-Barbuda pratique, avec quatre autres États de la Caraïbe orientale, la vente de passeports dorés. Ce point n'est pas encore réglé mais l'Union européenne a averti, en juin 2026, les cinq pays concernés qu'elle souhaitait la suppression de cette pratique d'ici le 1er juin 2028. Elle leur a rappelé que son maintien pouvait constituer à lui seul un motif de suspension de l'exemption de visas Schengen, dont leurs citoyens bénéficient actuellement.

En ce qui concerne nos relations bilatérales, malgré la proximité géographique de la Guadeloupe, de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin, l'archipel d'Antigua-et-Barbuda est avant tout tourné vers les États-Unis, le Royaume-Uni, les États de la Communauté des Caraïbes – la CARICOM –, ainsi que l'Amérique du Sud. Nos relations commerciales sont très modestes et nous ne disposons pas d'ambassade à Saint-John's, la capitale. L'essentiel de nos liens s'exerce à travers nos territoires ultramarins des Antilles : des déclarations d'intention ont été signées par la Martinique et la Guadeloupe avec les autorités antiguaises mais leurs réalisations ne semblent pas notables. De plus, étant membre de la CARICOM, Antigua-et-Barbuda a accès à des programmes régionaux financés par l'Union européenne.

Cet accord intervient dans un mouvement de diversification des partenariats mené par les autorités antiguaises. Comme d'autres pays de la Caraïbe, l'archipel est soumis à une forte pression de l'administration Trump, qui n'apprécie pas qu'il soit membre de l'Alliance bolivarienne pour l'Amérique et qui reste méfiante à l'égard de la présence chinoise sur place, présence qui est réelle. Antigua-et-Barbuda a renforcé ses liens avec la République populaire de Chine, mais également avec le Japon et les États du Golfe arabo-persique. L'accord signé le 22 mars 2022 à Saint-John's s'inscrit dans cette tendance.

J'en viens à l'accord lui-même. Pour être tout à fait franc, on pourrait s'interroger non pas sur l'obligation juridique qu'il soit soumis au Parlement mais

sur l'opportunité politique et pratique de le faire. En effet, cet accord signé à l'initiative des autorités antiguaises devrait concerner un transport d'environ 5 700 passagers par an, ce qui est très faible. Il crée certes un cadre juridique stable et prévisible pour les compagnies aériennes, ce qui est toujours appréciable, mais des liaisons aériennes sont toujours possibles en l'absence d'accord sur la base d'autorisations *ad hoc* – c'est le cas actuellement entre Antigua et la Guadeloupe. Enfin et surtout, cet accord est la déclinaison du modèle dit « Tasa » de l'Organisation de l'aviation civile internationale, enrichi par des clauses types du droit de l'Union européenne, la marge de manœuvre des autorités françaises existe mais est relativement limitée. Il n'en reste pas moins que, côté français, cet accord a un objectif : il parie sur un renforcement des liaisons aériennes entre Antigua-et-Barbuda et les territoires ultramarins des Antilles et de la Guyane afin de favoriser leur intégration régionale. Il s'agit là d'une priorité du Quai d'Orsay, mais également du ministère des transports depuis la tenue des assises du transport aérien lancées en 2018.

Le cœur de l'accord du 22 mars 2022, c'est son article 2 et le tableau de routes qui figure en annexe. L'article 2 définit les types de droits que chacune des parties se voit octroyer et le tableau de routes annexé précise exactement quelles sont les routes que l'accord ouvre. En l'espèce, deux routes long-courrier entre Antigua-et-Barbuda et tous les points, c'est-à-dire les aéroports situés en France métropolitaine, sont ouvertes : l'une pour les transporteurs aériens désignés par les autorités antiguaises, l'autre pour les transporteurs aériens désignés par les autorités françaises.

L'enjeu porte cependant moins sur ces deux routes long-courrier que sur les deux routes régionales prévues par l'accord qui concernent les Antilles et la Guyane française. L'accord prévoit pour ces dernières une ouverture qui couvre non seulement les quatre premières libertés de l'air – le droit de survol, le droit à une escale technique, le droit de débarquer du trafic et le droit d'embarquer du trafic – mais également la cinquième, c'est-à-dire la possibilité d'effectuer des vols entre les aéroports antiguais et les aéroports français des Antilles et de la Guyane avec embarquement et débarquement de passagers ou de fret, à laquelle s'ajoutent des dessertes de points dits « intermédiaires », situés dans les pays tiers comme la Trinité-et-Tobago. En pratique, cela signifie que les transporteurs aériens effectuant des liaisons entre ces points intermédiaires et les aéroports français des Antilles et de la Guyane pourraient prolonger leurs liaisons vers Antigua-et-Barbuda. C'est bien l'objectif recherché par cet accord, selon la direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Pour le reste, les vingt-six articles de l'accord n'appellent pas de remarques particulières autres que celles figurant dans le rapport. Pierre Pribetich vous invite donc à autoriser son approbation.

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

Mme Sophia Chikirou (LFI-NFP). Il y a beaucoup de choses à dire sur ce texte, notamment sur les Antilles. Cela fait quatre ans que cet accord est dans les tiroirs. Je ne sais pas pourquoi, soudainement, on le ressort et on nous dit qu'il est urgent de le ratifier ; sans doute est-ce parce que la ligne Pointe-à-Pitre-Antigua a été rouverte en mai 2026 et qu'il s'agit de l'entériner. Voilà comment la France se préoccupe des Antilles et des outre-mer : en laissant traîner pendant des années. C'est typique de la gestion macroniste des outre-mer depuis dix ans, qu'on a laissés s'enclaver. Surtout, on défend l'intégration régionale des Antilles alors que, dans les faits, elle n'existe pas. Finalement, c'est Antigua-et-Barbuda qui a demandé cet accord. Il a fallu attendre quatre ans avant de le signer.

Mais parlons de la situation des Antilles : les revendications de la jeunesse antillaise sont réprimées dans la violence depuis le mois de septembre ; la vie chère plombe l'existence de nos compatriotes ultramarins, qui n'en peuvent plus ; la violence liée à toutes sortes de trafics dans la région fait que les gens ressentent un sentiment d'abandon qui est justifié. Quant à Antigua-et-Barbuda, cet archipel est réputé pour sa corruption et son rôle de paradis fiscal : il n'a donc pas très bonne réputation, en dépit de son appartenance au Commonwealth.

Il faut donc replacer cet accord dans son contexte, non seulement régional mais aussi national, en examinant la façon dont l'État français traite la Martinique et la Guadeloupe ainsi que la Guyane. On pourrait penser qu'on a tout intérêt à soutenir le développement de nos départements et de nos territoires là-bas. Depuis 2017, nous posons la question du contrôle des prix des billets d'avion. Nous avons aussi proposé d'agir sur le coût du fret, de soutenir les filières agricoles qui nourrissent les populations et d'investir dans les énergies renouvelables produites sur place. Aujourd'hui, on signe des accords sur le transport aérien mais une autorisation de vol ne garantit ni un départ régulier, ni un billet que les familles peuvent payer. Avec Jean-Luc Mélenchon, nous financerons des dessertes aériennes et maritimes régulières à des tarifs accessibles. Nous donnerons aux collectivités les moyens de conduire leur coopération avec leurs voisins caribéens et sud-américains.

En attendant, nous ne pourrons pas ne pas voter pour ce projet d'accord, mais ce ne sera pas de bon cœur.

M. Stéphane Hablot (SOC). L'accord avec Antigua-et-Barbuda vise à améliorer les liaisons aériennes, actuellement insuffisantes, dans la région des Caraïbes et ainsi à renforcer l'intégration régionale de nos territoires ultramarins. Cet archipel se situe en effet à proximité de la Guadeloupe et non loin de la Martinique et de Sainte-Lucie. L'enjeu est donc à la fois économique, touristique et social.

Dans cette région, il est nécessaire de travailler en commun. Par exemple, en Martinique, les hôpitaux signent des partenariats régionaux avec l'Amérique latine et l'ensemble des Caraïbes – comme j'ai pu l'observer lorsque j'ai visité le centre hospitalier universitaire de Fort-de-France dans le cadre de ma proposition

de loi relative à la gratuité des parkings des hôpitaux publics. Les transports doivent accompagner cette dynamique.

Mon groupe votera donc pour ce projet de loi en espérant qu'après ce premier texte, les accords de ce type se multiplient. Nous resterons vigilants.

Mme Maud Petit (Dem). Au nom du groupe Les Démocrates, je veux saluer le travail rigoureux de notre rapporteur sur ce texte. À première vue, l'examen d'un accord sur les services aériens bilatéraux peut sembler d'un intérêt mineur. Pourtant, mon groupe y voit un exemple concret de ce que doit être une diplomatie moderne : pragmatique, ancrée dans les réalités de nos territoires et attentive aux équilibres géopolitiques régionaux.

L'enjeu central du projet de loi est l'intégration des collectivités françaises d'Amérique dans leur bassin régional. À cet égard, le manque de connectivité dans les Caraïbes est un frein historique majeur. Le trafic aérien régulier direct a pris fin en 2019, n'enregistrant cette année-là que 5 700 passagers. En sortant du régime précaire des autorisations *ad hoc* pour bâtir un cadre juridique stable, nous offrons enfin de la prévisibilité aux compagnies et aux acteurs économiques de la Guadeloupe, de la Martinique, de Saint-Martin et de la Guyane.

Mon groupe souhaite apporter un éclairage plus large sur le contexte de cet accord. Antigua-et-Barbuda traverse une phase de rééquilibrage stratégique et cherche à diversifier ses partenariats internationaux face aux pressions politiques extérieures. En répondant favorablement à la demande d'ouverture de l'archipel, la France saisit l'occasion de valoriser sa proximité géographique et d'affirmer sa présence dans l'arc antillais.

En outre, cet accord ne transige en rien sur nos valeurs. Sa stratégie classique s'enrichit des exigences européennes les plus modernes, qu'il s'agisse de garantir une concurrence loyale ou d'appliquer nos standards environnementaux, notamment l'obligation d'incorporer du carburant durable. Le texte est donc une excellente illustration de la manière dont le droit européen de la concurrence peut s'exporter positivement dans le droit international.

Enfin, nous prenons acte des efforts d'Antigua-et-Barbuda pour se conformer aux exigences de transparence fiscale de l'OCDE tout en restant vigilants sur les questions de sécurité et de lutte contre le narcotrafic qui frappe durement la région.

Relier nos territoires à leurs voisins, encourager le désenclavement par le droit et renforcer nos alliances dans la Caraïbe : voilà des objectifs que les députés Les Démocrates partagent pleinement. Vous l'aurez compris, notre groupe votera en faveur de ce projet de loi.

M. Jean-Paul Lecoq (GDR). Comme vous le savez, le groupe de la Gauche démocrate et républicaine est composé pour moitié d'ultramarins. Je me

ferai donc ce matin leur porte-voix – plus particulièrement celui de Marcellin Nadeau, député de la Martinique.

Cet accord présente *a priori* un intérêt pour les Antilles françaises en matière d'intégration régionale. C'est d'ailleurs cet enjeu qui a conduit la Martinique à adhérer à la CARICOM et à signer, en 2012, une déclaration d'intention visant à développer des coopérations avec Antigua-et-Barbuda dans les domaines du tourisme, de la santé, de la culture, de l'éducation et de l'agriculture.

Toutefois, pour que l'argument de l'intégration régionale soit valable, il faut prévoir une liaison au départ de Fort-de-France. Les Antilles sont composées principalement d'îles. Or, avec le dérèglement climatique, les pays et territoires insulaires sont en danger. Un accord aérien vise généralement à une augmentation du trafic aérien. Nous regrettons donc – comme pour le premier projet de loi dont nous avons discuté ce matin – que des dispositions environnementales plus ambitieuses n'aient pas été retenues.

Quelles nouvelles dessertes régionales sont réellement envisagées au départ de la Martinique ? Comment les compagnies aériennes régionales, notamment martiniquaises, bénéficieront-elles des possibilités ouvertes par l'accord ? Quelles garanties de transparence financière et de contrôle des opérateurs sont effectivement prévues ? Pourquoi le texte ne comprend-il aucune disposition environnementale spécifique et, en la matière, quelles mesures pourraient accompagner sa mise en œuvre ? Pourquoi avoir élaboré cet accord depuis Paris uniquement plutôt que de le coconstruire avec les élus concernés ?

Le vote de mon groupe pourrait dépendre de vos réponses – la mienne ne sera d'ailleurs pas forcément la même que celle de mes collègues puisque je rappelle que la liberté de vote au sein du groupe GDR est absolue.

L'enjeu est de faire de la connectivité aérienne un instrument au service de la coopération et de l'intégration caribéenne tout en veillant à ce qu'elle réponde aux exigences de justice économique et de responsabilité écologique.

M. Nicolas Dragon (RN). L'amélioration des échanges aériens dans la Caraïbe constitue un enjeu économique et stratégique pour nos territoires ultramarins. Situé à une centaine de kilomètres de la Guadeloupe, l'archipel d'Antigua-et-Barbuda est un partenaire avec lequel la France doit développer des relations de proximité.

Cet accord vise ainsi à établir un cadre juridique stable pour les liaisons aériennes, à favoriser les échanges commerciaux et touristiques, à renforcer l'intégration régionale et à désenclaver nos collectivités ultramarines.

Toutefois, cette coopération ne doit pas nous faire oublier certaines réalités. Antigua-et-Barbuda présente par exemple des faiblesses en matière financière. Le programme de citoyenneté par investissement, qui permet l'obtention d'un passeport contre une contribution, semble indispensable à l'archipel, qui considère

les sommes récoltées comme un revenu. Dans un continent sud-américain gangrené par le narcotrafic et la criminalité organisée, un tel dispositif permet aux criminels d'échapper facilement à la justice de leur pays d'origine, en particulier quand cet État n'a pas conclu d'accord de coopération judiciaire ou d'extradition, d'autant plus que les ressortissants de l'archipel bénéficient d'une exemption de visa pour accéder à l'espace Schengen.

Au Rassemblement national, avec Marine Le Pen, nous considérons que la coopération internationale doit avant tout servir les intérêts de la France et protéger nos compatriotes, particulièrement dans des territoires ultramarins trop longtemps abandonnés. Nous sommes favorables au développement des échanges avec nos voisins caribéens mais il doit s'accompagner d'exigences réelles en matière de sûreté, de lutte contre le trafic de drogue et de coopération judiciaire.

Nous soutenons cet accord qui représente une chance pour nos territoires, tout en rappelant que le développement de nos relations avec la Caraïbe ne saurait se faire au détriment de la sécurité et de la défense des Français de Guadeloupe, de Martinique, de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy.

Mme Liliana Tanguy (EPR). L'accord qui nous est soumis peut sembler essentiellement technique. Pourtant, il touche à un enjeu très concret pour nos territoires ultramarins : la connectivité avec l'environnement régional.

Voisin immédiat de la Guadeloupe – il est situé à quelques dizaines de kilomètres de ses côtes –, Antigua-et-Barbuda, État caribéen, entretient déjà des liens avec nos territoires, notamment dans les domaines du tourisme, de la santé, de la culture et de l'éducation. Or, depuis 2019, il n'existe plus de liaison aérienne régulière directe entre la France et l'archipel. La desserte, autrefois assurée par la compagnie Liat, *via* Pointe-à-Pitre, a disparu.

L'accord signé le 28 mars 2022 vient donc combler un vide juridique. Il établit pour la première fois un cadre bilatéral stable et réciproque, conforme au droit européen, là où prévalaient jusqu'ici des autorisations ponctuelles. Il définit les droits de trafic, encadre la désignation des transporteurs et garantit des règles communes en matière de concurrence, de sécurité et de sûreté. Il facilite également les coopérations commerciales entre compagnies aériennes.

Cette démarche s'inscrit pleinement dans un objectif que nous devons poursuivre : faire de nos collectivités ultramarines, non pas des territoires périphériques mais de véritables plateformes d'échange et de coopération au sein de leur bassin géographique. Au-delà de la seule question aérienne, cet accord contribue ainsi à renforcer les relations avec les États de la Caraïbe. Il ouvre un cadre propice au développement des échanges économiques, touristiques, culturels et humains entre nos territoires. C'est aussi une manière de reconnaître la place stratégique de la Guadeloupe et de la Martinique dans leur environnement régional et de donner une traduction concrète à notre ambition de mieux intégrer les outre-mer dans leur bassin géographique.

L’approbation de cet accord constitue une étape supplémentaire dans le renforcement de notre coopération caribéenne et dans le développement des liens entre la France et ses voisins de la Caraïbe. Pour ces raisons, le groupe Ensemble pour la République soutiendra cet accord.

M. Alain David, rapporteur suppléant. Monsieur Lecoq, le rapporteur Pierre Pribetich a pris connaissance de vos questions et vous transmettra des réponses par écrit.

Monsieur Dragon, il est vrai que les passeports dorés constituent un problème ; le rapporteur l’a dit lui-même.

Enfin, s’agissant de la lutte contre le narcotrafic, un sujet évoqué par plusieurs orateurs, sachez qu’à la demande d’Antigua-et-Barbuda, un accord relatif à l’exercice du droit de poursuite pour les embarcations suspectes est actuellement en négociation.

*

Article unique (autorisation de l’approbation de l’accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement d’Antigua-et-Barbuda relatif aux services aériens – ensemble une annexe –, signé à Saint John’s le 28 mars 2022)

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

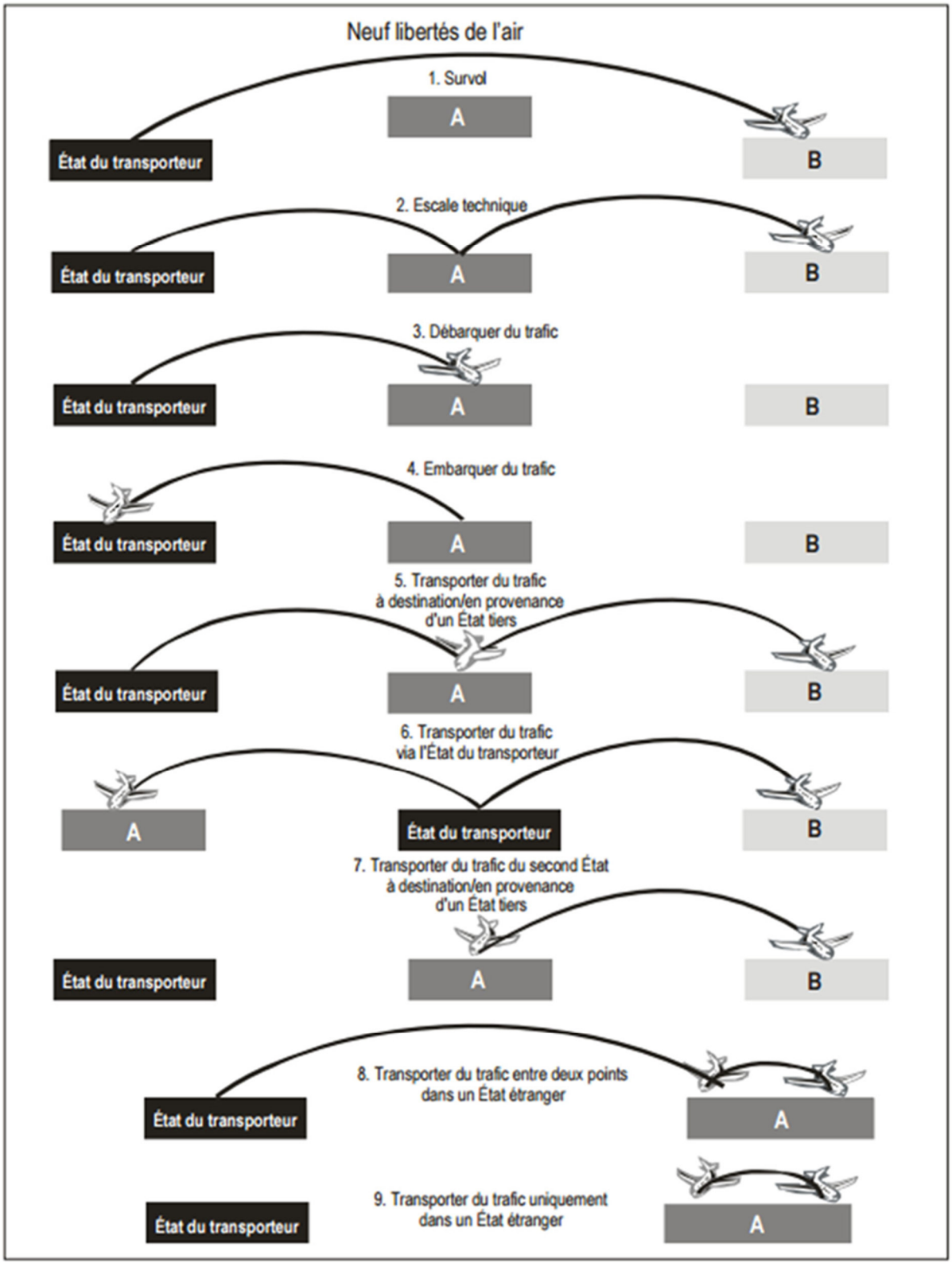
*L’ensemble du projet de loi est **ainsi adopté**.*

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 d'Antigua-et-Barbuda relatif aux services aériens (ensemble une annexe), signé à Saint John's le 28 mars 2022, et dont le texte est annexé à la présente loi.

ANNEXE 2 : LES NEUF LIBERTÉS DE L'AIR



Source : étude d'impact annexée au projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement d'Antigua-et-Barbuda relatif aux services aériens

ANNEXE 3 :
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR

- **Ministère de l'Europe et des affaires étrangères**

— **Mme Alice Leroy**, rédactrice Caraïbe anglophone, organisations régionales de la Caraïbe et intégration régionale des collectivités françaises d'Amérique (Martinique, Guadeloupe, Saint-Martin et Guyane) ;

— **Mme Élodie Laugier**, sous-directrice-adjointe à la sous-direction des secteurs stratégiques et des technologies émergentes ;

— **Mme Juliette Lefort**, rédactrice transport aérien ;

— **Mme Cassiopée Vienne**, sous-directrice-adjointe Afrique orientale ;

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

- **Ministère des transports, 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.