



NOTE DE TRAVAIL

**SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN
(ATCONF/7)**

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels

3.2 : Renforcer la connectivité aérienne par des cadres économiques et réglementaires de l'aviation novateurs pour le transport aérien international

**CONCURRENCE LOYALE ET CAPACITÉ RÉGLEMENTAIRE POUR
UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TRANSPORT AÉRIEN**

[Présenté par le Nigéria au nom des 54 États membres
de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC²)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Cette note de travail présente la position de l'Afrique sur la concurrence loyale et la capacité réglementaire dans un marché du transport aérien en voie de libéralisation. La libéralisation prônée par la Décision de Yamoussoukro (DY) et le Marché unique du transport aérien africain (MUTAA) ne pourra déboucher sur une baisse des tarifs, un choix plus large et une meilleure connectivité que si elle repose sur des règles de concurrence efficaces, des conditions de concurrence équitables et des régulateurs économiques compétents et indépendants. Pourtant, les marchés africains restent très concentrés – dominés par quelques transporteurs, avec une concurrence quasi inexistante dans de nombreux petits aéroports – tandis que les transporteurs africains sont confrontés à la concurrence subventionnée des compagnies aériennes non africaines et à la protection résiduelle dont bénéficient les transporteurs nationaux.

L'Afrique ne part pas de zéro. Grâce au *Règlement sur la concurrence dans les services de transport aérien en Afrique* (Annexe 5 de la DY, adoptée par l'Union africaine en 2018), le continent dispose déjà d'un cadre commun en matière de concurrence, et dont la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) est l'Agence d'exécution, soutenue par les autorités régionales de régulation de la concurrence. Les contraintes déterminantes sont la mise en œuvre, la capacité à faire respecter la réglementation, l'indépendance institutionnelle, l'harmonisation entre les régimes régionaux et certaines lacunes, telles que l'absence de règles relatives au contrôle des fusions. En complément de la note ATConf/7-WP/5 et en y apportant une perspective africaine, la présente note invite la Conférence à soutenir les lignes directrices mondiales et les meilleures pratiques en matière de concurrence loyale, de renforcement des capacités des régulateurs économiques et de coopération avec la CAFAC, afin que la libéralisation porte les fruits escomptés.

¹ Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) reconnaître que la libéralisation ne peut produire tous ses effets bénéfiques que si elle s’accompagne d’une concurrence loyale et efficace, de conditions de concurrence équitables, d’une protection adéquate des consommateurs et d’une régulation économique compétente, indépendante et dotée de ressources adéquates ; et reconnaître que ces conditions revêtent une importance particulière pour les régions en développement, notamment l’Afrique, où les marchés régionaux du transport aérien font l’objet d’une intégration progressive dans le cadre du MUTAA;
- b) demander à l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) de renforcer et d’actualiser ses lignes directrices mondiales et ses bonnes pratiques en matière de concurrence dans le transport aérien international, en abordant notamment les questions de position dominante et d’abus de position dominante, de pratiques prédatrices et d’exclusion, d’accords anticoncurrentiels, les aides d’État et les subventions, l’évaluation des fusions et des alliances, la protection des consommateurs et d’autres pratiques susceptibles de fausser la concurrence, et de mettre en place un programme structuré de coopération en matière de concurrence et de régulation économique, tout en tenant compte de la situation et des capacités institutionnelles des États en développement et des marchés aériens régionaux uniques émergents ;
- c) demander à l’OACI d’élaborer des méthodologies pratiques, des outils d’analyse et des programmes de renforcement des capacités permettant aux États et aux organismes régionaux d’évaluer la concurrence, de définir les marchés aériens pertinents, de surveiller la concentration du marché et d’évaluer les effets des subventions et autres formes de soutien public sur la concurrence, d’analyser la coopération et la consolidation entre compagnies aériennes, de renforcer les capacités en matière d’application de la réglementation et de règlement des différends, et d’améliorer la collecte et l’analyse des données relatives au marché du transport aérien ;
- d) demander à l’OACI de donner la priorité au renforcement de la capacité réglementaire économique dans les régions en développement où la libéralisation et la concurrence émergent encore, notamment l’Afrique, dans le cadre d’une assistance technique ciblée, de formations et d’un soutien institutionnel destinés aux autorités de l’aviation civile, aux autorités de réglementation de la concurrence et aux organismes régionaux, en mettant particulièrement l’accent sur l’indépendance réglementaire, la transparence, la responsabilité, l’application effective de la réglementation et la prise de décision fondée sur des données probantes, tout en favorisant l’harmonisation des règles, le renforcement des capacités institutionnelles et l’application effective de la réglementation en matière de concurrence entre les compagnies aériennes, de pratiques de marché, de subventions et d’autres pratiques affectant l’égalité des conditions de concurrence.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note porte sur l’objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être sociétal pour toutes et tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les actions proposées devront être menées dans le cadre du programme de travail actuel de l’OACI et des ressources disponibles.
<i>Références :</i>	Union Africaine, <i>Règlementation sur la concurrence des services aériens en Afrique</i> (Annexe 5 à la décision de Yamoussoukro), adoptée par la 30 ^e session ordinaire de l’Assemblée de l’Union africaine, Addis Abeba, janvier 2018 <i>Décision relative à la mise en œuvre de la déclaration de Yamoussoukro</i> (Décision de Yamoussoukro), 1999 <i>Study on Aviation Market Competition in Africa</i> , commandée par la CAFAC et financée par l’EASA, 2025 Doc 9587, <i>Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international</i> Doc 9626, <i>Manuel de la réglementation du transport aérien international</i> Doc 10227, <i>Résolutions de l’Assemblée (en vigueur le 3 octobre 2025) – Résolution A42-26</i>

	Union Africaine, <i>Protocole à l'accord portant création de la zone de libre-échange continentale africaine sur la politique de concurrence (ZLECAf)</i> <i>Déclaration de Lomé sur le Marché unique du transport aérien africain et sa matrice de mise en œuvre, 2026</i>
--	---

1. INTRODUCTION

1.1 La libéralisation et la concurrence sont deux concepts différents. L'ouverture d'un marché à un plus grand nombre de transporteurs crée la possibilité d'une concurrence, mais les résultats escomptés de la libéralisation – des tarifs plus bas, plus d'itinéraires, un meilleur service et une connectivité plus forte – ne se matérialisent que lorsque la concurrence est réelle, équitable et durable. Lorsque les transporteurs dominants peuvent fermer des routes, lorsque les subventions font pencher la balance, ou lorsque les régulateurs ne disposent pas d'outils nécessaires pour détecter et remédier aux abus et à d'autres formes de pratiques anticoncurrentielles, un marché peut être ouvert en théorie, mais effectivement fermé. La politique de la concurrence est la discipline qui permet de transformer l'accès au marché en avantages concrets pour les consommateurs et en atouts pour le développement.

1.2 Pour l'Afrique, cette distinction est déterminante. Le continent s'est engagé, à travers la Décision de Yamoussoukro, du Marché unique du transport aérien africain (MUTAA), de l'Agenda 2063 et de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), à mettre en place un marché unique et libéralisé du transport aérien regroupant tous les États africains. Mais un marché unique dépourvu de règles de concurrence harmonisées et de la capacité de les faire respecter risque de remplacer la protection de l'État par une concentration du secteur privé, ce qui maintiendrait des tarifs élevés et des réseaux peu développés. L'Afrique abrite près de 18 % de la population mondiale, mais ne représente qu'environ 2 % du trafic aérien mondial largement dominé par une poignée de compagnies aériennes et quelques hubs ; la réussite du MUTAA dépend de l'effectivité de la concurrence.

1.3 Élaborée sous la coordination de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), cette note présente la position et les priorités de l'Afrique sur la concurrence loyale et la capacité réglementaire dans les marchés du transport aérien libéralisés. Le document tient compte des réalités spécifiques du marché africain, s'appuie sur les instruments de concurrence et de régulation existants en Afrique ainsi que sur les données disponibles, et identifie les actions prioritaires visant à renforcer l'efficacité de la concurrence, la surveillance réglementaire et les capacités institutionnelles. La note souligne l'importance de veiller à ce que la libéralisation du transport aérien s'accompagne de cadres de concurrence équitables, transparents et applicables, capables de soutenir le développement durable du marché, de protéger les avantages de la libéralisation et de faire progresser les objectifs du MUTAA.

2. ANALYSE

2.1 Une concurrence loyale est la condition d'une libéralisation qui porte ses fruits en Afrique

2.1.1 Les arguments économiques en faveur du MUTAA reposent sur la concurrence. Selon les modélisations réalisées dans le cadre de l'étude continentale de la CAFAC, la mise en œuvre complète

du MUTAA pourrait générer environ 15,9 millions de trajets supplémentaires, une augmentation du trafic intra-africain d'environ 51 % et une baisse des tarifs d'environ 26 % – mais ces baisses de tarifs et ces nouveaux services ne verront le jour que si les transporteurs, nouveaux et existants, sont réellement en concurrence. L'accès au marché en est l'élément moteur ; c'est la concurrence qui permet de le traduire en baisse des prix, en nouvelles liaisons et en amélioration des services pour les citoyens et les entreprises.

2.1.2 La concurrence favorise également l'efficacité, l'innovation et la qualité du service – l'entrée de transporteurs à bas prix et hybrides, de meilleurs horaires et la discipline qui maintient les tarifs liés aux coûts. Lorsque la concurrence est faible, les bénéfices de la libéralisation profitent aux opérateurs historiques plutôt que d'être répercutés sur les consommateurs, et l'accès à Internet reste limité et coûteux. Une concurrence loyale, la protection des consommateurs et une réglementation économique efficace ne sont donc pas des contraintes à la libéralisation, mais les conditions de sa réussite.

2.2 Les marchés africains restent concentrés et la concurrence y est faible

2.2.1 Les marchés africains du transport aérien sont très concentrés. L'analyse de l'étude de la CAFAC sur la concurrence sur le marché de l'aviation (2025), en utilisant l'indice Herfindahl-Hirschman, révèle que de nombreux marchés sont dominés par quelques grands transporteurs nationaux, la concurrence étant quasiment inexistante dans les petits aéroports régionaux ; elle n'est un peu plus forte que dans les grands hubs tels que Le Caire, O.R. Tambo (Johannesburg), Addis-Abeba, Casablanca et Nairobi. Une forte concentration augmente les tarifs, limite le choix et dissuade l'entrée des nouveaux transporteurs à bas prix dont dépendent les marchés concurrentiels.

2.2.2 Les compagnies aériennes à bas coûts et hybrides peuvent élargir l'accès au transport aérien et faire baisser les tarifs, mais elles peinent à s'implanter et à pérenniser leurs activités face aux interventions réglementaires, aux mesures de protection résiduelles et à la concurrence extérieure. Il en résulte une concurrence limitée : des marchés qui sont formellement ouverts selon le modèle MUTAA, mais où, dans la pratique, peu de transporteurs peuvent s'implanter et se faire concurrence, ce qui se traduit par des tarifs élevés et des réseaux peu développés pour les passagers.

2.3 Les règles du jeu sont inégales : concurrence externe subventionnée et protection résiduelle

2.3.1 Les transporteurs africains sont également en concurrence sur un terrain inégal. Une grande partie du trafic international de l'Afrique est assurée par des compagnies aériennes non africaines, dont beaucoup bénéficient d'un soutien gouvernemental. Ces compagnies exercent une forte pression concurrentielle aux deux extrémités du voyage ; les transporteurs africains, généralement plus petits et moins capitalisés, ont du mal à leur faire concurrence. Des conditions de concurrence équitables, notamment des mesures visant à limiter les subventions ayant pour effet de fausser la concurrence, font partie intégrante d'une concurrence loyale, tant au niveau international qu'au sein du continent.

2.3.2 Sur le plan national, un certain protectionnisme persiste : les compagnies aériennes nationales, les pratiques bilatérales restrictives et la réticence à mettre pleinement en œuvre le MUTAA par crainte de nuire aux transporteurs nationaux sont autant de facteurs qui freinent la concurrence intra-africaine. La solution ne réside pas dans un renforcement des mesures de protection, mais dans des règles de concurrence crédibles et impartiales, appliquées de manière cohérente tant aux grands qu'aux petits opérateurs, qu'ils soient publics ou privés, et qui offrent à chaque opérateur une chance équitable sur le marché.

2.4 L'Afrique dispose déjà d'un cadre de concurrence continental

2.4.1 La réponse de l'Afrique n'est pas une simple aspiration, mais elle est consacrée par les lois. Le *Règlement sur la concurrence dans les services de transport aérien en Afrique* – Annexe 5 de la DY, adopté par la Conférence de l'Union africaine en janvier 2018 dans le cadre du lancement du MUTAA – constitue un cadre commun et contraignant permettant de promouvoir et de garantir une concurrence libre et équitable dans le secteur du transport aérien intra-africain. Ces instruments interdisent les accords anticoncurrentiels et les pratiques concertées telles que la fixation des prix, le dumping de capacité et le partage du marché ; ils interdisent l'abus de position dominante, y compris les prix prédateurs et excessivement élevés et l'utilisation de capacités excédentaires pour chasser les concurrents ; ils encadrent les subventions qui faussent la concurrence ; ils exigent la non-discrimination.

2.4.2 Le cadre dispose d'une architecture institutionnelle. En tant qu'Agence d'exécution de la DY, la CAFAC a reçu mandat de superviser et de faire appliquer la réglementation – enquêter sur les plaintes et les cas décelés d'office, accorder des exemptions, ordonner des réparations et imposer des sanctions, travailler avec les institutions régionales établies par les Communautés économiques régionales (CER), telles que la Commission du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) chargée de réglementation de la concurrence et de la protection des consommateurs (CCCC), l'Autorité de la concurrence (EACCA) de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) et l'Autorité régionale de la concurrence (ERCA) de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

2.4.3 Ce cadre africain s'aligne sur les pratiques mondiales, auxquelles il peut apporter un éclairage, et s'inscrit dans le prolongement du Protocole de la ZLECAf relatif à la politique de concurrence, intégrant ainsi la concurrence du secteur de l'aviation au programme du marché unique africain de façon générale. L'Afrique vient donc à la septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7) non pas pour importer un modèle, mais pour proposer un système de concurrence à l'échelle continentale et dont les lignes directrices mondiales pourront également s'inspirer.

2.5 Les principales contraintes sont la capacité, la mise en œuvre et l'harmonisation

2.5.1 L'étude de la CAFAC sur la concurrence dans le marché de l'aviation (2025) constate que la mise en œuvre de l'Annexe 5 n'a pas encore répondu aux attentes. L'application de la législation est entravée par des capacités institutionnelles et une indépendance limitée, un manque d'expertise et de données sectorielles en matière de concurrence, ainsi qu'une surveillance insuffisante du marché ; l'on constate en outre des lacunes importantes, notamment l'absence de règles de contrôle des fusions et la fragmentation des régimes régionaux de concurrence superposés. L'Étude recommande un cadre continental harmonisé, un système et une base de données de suivi de la concurrence, un service dédié à la concurrence au sein de la CAFAC et un renforcement soutenu des capacités.

2.5.2 Renforcer la coopération entre les Autorités de l'aviation civile et les autorités de la concurrence au niveau des États membres, car de nombreuses Autorités de l'aviation civile ne disposent pas encore d'une législation nationale. Le renforcement des capacités en matière d'évaluation de la concurrence, de surveillance des marchés, d'analyse des données, d'application de la réglementation et de règlement des différends, conjugué à une harmonisation entre les CER et avec la ZLECAf, ainsi que la résolution des problèmes tels que le contrôle des fusions, rendraient véritablement efficace le cadre dont dispose déjà l'Afrique.

2.6 Fonctions complémentaires de l'OACI et des institutions régionales

2.6.1 L'OACI et les institutions régionales ont des responsabilités et des fonctions complémentaires. L'OACI élabore des principes et des lignes directrices à l'échelle mondiale dans le domaine de la concurrence loyale et de la réglementation économique du transport aérien international, ainsi que des outils d'analyse. Elle mène des actions de renforcement des capacités ; les institutions régionales les adaptent ensuite pour les mettre en œuvre en fonction des spécificités régionales. Cette note approuve la directive de la note ATConf/7-WP/5 et précise les arguments et le cadre de l'Afrique. À l'échelle du continent, la CAFAC coordonne la politique africaine en matière de concurrence en travaillant avec les États membres, la Commission de l'Union africaine (CUA), les CER et leurs autorités en charge de la concurrence ; le soutien de l'OACI devrait renforcer ces efforts menés sous l'impulsion des pays africains.

3. CONCLUSION

3.1 Une concurrence loyale est décisive pour la prochaine phase du transport aérien africain. La libéralisation et l'accès au marché sont nécessaires mais pas suffisants : sans règles de concurrence efficaces, sans conditions de concurrence équitables et sans régulateurs compétents et indépendants, les avantages du MUTAA seront accaparés par les opérateurs historiques au lieu de bénéficier aux citoyens et aux entreprises. Les données spécifiques à l'Afrique mettent en évidence une concentration des marchés, des conditions de concurrence inégales et des règles peu appliquées.

3.2 L'Afrique ne cherche pas à être protégée ; elle veut mettre en place une concurrence crédible et loyale, ainsi qu'à la capacité de faire respecter les règles. Elle dispose déjà d'un cadre continental en l'Annexe 5 de la DY ; ce dont le continent a besoin, c'est de la mise en œuvre, notamment les capacités, l'indépendance, l'harmonisation et des outils modernes, y compris le contrôle des fusions, le tout renforcé par des lignes directrices et une coopération mondiale. Un cadre mondial plus solide, soutenu par une coordination régionale menée par la CAFAC, permettrait à la concurrence de créer un transport aérien abordable, interconnecté et durable à l'échelle du continent.