



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 39 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

PROGRÈS ACCOMPLIS DANS LE DOMAINE DE LA LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN EN AFRIQUE

[Note présentée par 54 États contractants², membres de la
Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail traite des progrès accomplis dans le domaine de la libéralisation du transport aérien en Afrique grâce à la Décision de Yamoussoukro (DY) et recherche une collaboration en vue de répondre aux impératifs d'un marché unique de transport aérien libéralisé en Afrique.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) noter les progrès accomplis dans le domaine de la libéralisation du transport aérien en Afrique ;
- b) charger le Conseil d'assurer l'alignement des activités sur le transport aérien conformément aux objectifs stratégiques de l'OACI et de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;
- c) demander à l'OACI de poursuivre sa collaboration en facilitant la tenue de séminaires et ateliers régionaux sur la libéralisation du transport aérien en Afrique conformément à la Résolution A38-14 de l'Assemblée de l'OACI ;
- d) rechercher la collaboration des partenaires et des institutions financières aux fins de renforcement des capacités en vue de répondre aux impératifs d'un marché unique de transport aérien libéralisé en Afrique.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D – Développement économique du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note seront entreprises grâce aux ressources disponibles au budget du Programme ordinaire 2017–2019 et/ou à des contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Résolution A38-14 de l'Assemblée, Appendice D Rapport de la Conférence des Chefs d'État et de Gouvernement de l'UA tenue à Accra (Ghana) le 29 juin 2007 Déclaration de l'UA relative à la création d'un marché unique de transport aérien en Afrique DOC.EXCI/871(Xxvi)

¹ Versions anglaise et française 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, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée équatoriale, Guinée-Bissau, 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, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien a les potentialités d'apporter une contribution importante à la croissance économique et au développement du continent africain. Il ouvre et relie les marchés, facilite les échanges commerciaux et permet aux industries d'être connectées aux chaînes logistiques mondiales. Il joue un rôle capital dans la production des biens manufacturés dans le monde et permet d'accélérer le transport des denrées agricoles fraîches des communautés des pays en développement vers les marchés du monde industrialisé.

1.2 L'amélioration de la connectivité contribue à accroître la productivité, encourage les investissements et l'innovation, améliore les affaires et renforce l'efficacité.

1.3 Le transport aérien est le mode de transport préféré pour le tourisme du fait que de bons services de transport aérien favorisent le tourisme d'une région ou d'un pays.

1.4 Reconnaissant que les accords bilatéraux restrictifs limitent la croissance et la connectivité dans la Région, les États africains ont adopté la Décision de Yamoussoukro (DY) en 1999 qui a pour objet de consacrer la libéralisation de l'accès au marché du transport aérien en Afrique.

2. ANALYSE

2.1 La libéralisation du transport aérien en Afrique s'est opérée lentement en raison de l'absence d'un cadre juridique, économique et institutionnel efficace pour la DY, à cause du manque de volonté politique dû notamment à la protection des compagnies aériennes nationales et aux régimes restrictifs de visas et une fiscalité excessive, etc.

2.2 En vue de relever ces défis et d'actualiser un marché de transport aérien libéralisé en Afrique, le rôle d'agence d'exécution de la DY a été dévolu à la Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC).

2.3 Actuellement, tous les instruments réglementaires nécessaires à la mise en œuvre intégrale de la DY, y inclus les règles régissant la concurrence, la protection du consommateur, le mécanisme de règlement des différends, sont en place et le cadre institutionnel tant attendu de l'agence d'exécution a été légalisé et a reçu l'onction des Chefs d'État africains.

2.4 Afin de progresser dans la mise en œuvre effective du projet phare inscrit dans l'Agenda 2063 de l'Union Africaine portant sur la création d'un marché unique de transport aérien africain par la mise en œuvre de la DY à l'horizon 2017, 14 États africains ont pris l'engagement d'accélérer la matérialisation du marché unique de transport aérien africain (MUTAA), et un plus grand nombre d'États africains sont en voie de souscrire à cet engagement solennel auprès de la Commission de l'Union Africaine (CUA).

2.5 La collaboration et la coopération avec toutes les parties prenantes se renforcent dans tous les domaines, notamment la promotion de la DY, l'élaboration de programmes de sensibilisation à l'élimination des barrières non physiques relatives au mouvement des personnes, y compris les restrictions sur les visas, les infrastructures aéroportuaires de piètre qualité, les installations de transit inadéquats et les coûts d'exploitation élevés, les problèmes de sûreté et de sécurité.

2.6 Un appui au MUTAA est la nécessité de faciliter la circulation des personnes et des biens sur le continent. L'aspiration de l'UA sur la libre circulation des personnes à travers le continent tel que défini dans l'Agenda 2063, appelle les dirigeants à introduire un passeport africain et l'abolition de l'obligation de visa pour tous les citoyens africains dans tous les pays africains d'ici 2018. À l'heure actuelle, la majorité des Communautés économiques régionales (CER) ont commencé à permettre la libre circulation des personnes au sein de leurs régions et certaines CER émettent maintenant un Uni-Visa pour tout visiteur de cette région. Un certain nombre d'États africains délivrent des visas à l'arrivée aux citoyens africains.

2.7 Il est continuellement et instamment demandé à tous les États africains d'harmoniser leurs politiques et règlements conformément aux dispositions de la politique commune de l'aviation civile africaine (PACA) en vue d'assurer la complémentarité et l'uniformité des questions relatives non seulement à la sécurité et à la sûreté, mais aussi au développement durable du transport aérien en Afrique.

2.8 La CAFAC a mis au point un programme de renforcement des capacités pour les experts africains appelés à assurer l'opérationnalisation du marché unique de transport aérien en Afrique et l'application effective de la DY, tant au niveau des communautés économiques régionales qu'à celui de l'agence d'exécution de la DY.

2.9 L'objectif de ce programme est la recherche de collaboration afin de répondre aux impératifs d'un marché unique de transport aérien libéralisé en Afrique dans le domaine de la réglementation économique et la mise en œuvre des mécanismes relatifs à la protection du consommateur, aux règles régissant la concurrence et au règlement des différends.

2.10 Il faudra en outre davantage de collaboration pour faciliter la tenue de séminaires et ateliers régionaux sur la libéralisation du transport aérien conformément à la Résolution A-38-14 de l'Assemblée de l'OACI.

3. CONCLUSION

3.1 Un système de transport aérien efficace est un catalyseur majeur pour la croissance économique durable et le développement. Il est un élément essentiel pour l'intégration régionale en plus d'assurer la participation active et viable des États dans le transport aérien international.

3.2 À cet égard, la libéralisation complète du transport aérien en Afrique exige le soutien, l'engagement et la collaboration de tous les intervenants de l'industrie.

4. SUITE À DONNER

4.1 L'Assemblée est invitée à noter les progrès accomplis dans le cadre de la libéralisation des marchés de transport aérien en Afrique et à examiner les recommandations formulées à la partie « Résumé analytique » de la présente note de travail.