



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

#### Point 39 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

#### LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN EN AFRIQUE

[Note présentée par 54 États contractants<sup>2</sup>, membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)]

#### RÉVISION N° 1

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail traite des efforts déployés dans le domaine de la libéralisation du transport aérien en Afrique grâce à la Décision de Yamoussoukro (DY) pour l'établissement d'un marché unique de transport aérien en Afrique d'ici à 2017 et demande un appui et une collaboration en vue de la pleine mise en œuvre de la DY, dans l'esprit de l'initiative « Aucun pays laissé de côté » de l'OACI.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- à noter les efforts déployés dans le domaine de la libéralisation du transport aérien en Afrique ;
- à demander au Conseil de poursuivre sa collaboration en facilitant la tenue d'ateliers régionaux ;
- à rechercher la collaboration des partenaires et des institutions financières dans le cadre de l'initiative « Aucun pays laissé de côté » 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 — <i>Développement économique du transport aérien.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note seront entreprises grâce aux ressources disponibles au budget du Programme ordinaire 2017–2020 et/ou à des contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Constitution de la Commission africaine de l'aviation civile 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)

<sup>1</sup> Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

<sup>2</sup> 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 est devenu le catalyseur du développement économique et un moteur indispensable de la croissance socio-économique mondiale. 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 La connectivité aérienne est aujourd'hui une chaîne de valeur essentielle, qui stimule le transport aérien et le développement économique. L'amélioration de la connectivité aérienne contribue par conséquent à accroître la productivité, encourage les investissements et l'innovation, améliore les affaires et renforce l'efficacité. Selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la connectivité aérienne et le développement des infrastructures permettent de contribuer à la réalisation des Objectifs de développement durable n<sup>os</sup> 8 et 9 des Nations Unies, en créant des emplois et en promouvant la croissance économique.

1.3 Le transport aérien est en effet devenu le mode de transport préféré pour le tourisme international car de bons services de transport aérien favorisent le tourisme dans une région ou dans un pays.

1.4 La réalisation du développement économique durable en Afrique repose en grande partie sur le développement du transport aérien et sur l'amélioration de la connectivité aérienne avec le continent. Si de nombreux marchés de transport aérien entre l'Afrique et le monde extérieur ont été libéralisés dans une grande mesure, la plupart des marchés de transport aérien intra-africains demeurent largement fermés en raison d'accords bilatéraux de transport aérien restrictifs. Ceci a eu des conséquences sur la connectivité aérienne en Afrique et a limité les potentialités du transport aérien comme moteur de la croissance et du développement économiques.

1.5 Reconnaissant que ces accords bilatéraux restrictifs limitent la croissance et la connectivité aérienne dans la région, les États africains ont adopté la Décision de Yamoussoukro (DY) en 1999 dans le but de promouvoir la libéralisation de l'accès aux marchés de transport aérien en Afrique.

## 2. ANALYSE

2.1 La libéralisation du transport aérien en Afrique par une mise en œuvre efficace de la DY s'est opérée lentement dans le passé en raison de l'absence d'un cadre juridique, économique et institutionnel efficace pour la DY, du manque de volonté politique de la part des États, qui a abouti, entre autres, à la protection des compagnies aériennes nationales et à des régimes de visas, de douanes et d'impôts restrictifs.

2.2 En vue de relever ces défis et d'instaurer 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 inadéquates et les coûts d'exploitation élevés, les problèmes de sûreté et de sécurité.

2.6 Pour appuyer la MUTAA, il est nécessaire de faciliter la circulation des personnes et des biens sur le continent. L'aspiration de l'UA à la libre circulation des personnes à travers le continent tel que défini dans l'Agenda 2063, appelle les dirigeants à adopter un passeport africain et à abolir 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 Visa unique pour tout visiteur qui entre dans cette région. Un certain nombre d'États africains délivrent des visas à l'arrivée aux citoyens africains.

2.7 Dans le cadre de ses efforts de collaboration pour appuyer le développement du transport aérien en Afrique, l'OACI a organisé deux conférences régionales dans la région : i) la réunion sur le développement du fret aérien en Afrique, tenue à Lomé (Togo) en août 2014 ; ii) la réunion sur le développement durable du transport aérien en Afrique, tenue à Antananarivo (Madagascar) en mars 2015. Ces deux réunions ont donné lieu à des recommandations visant à faciliter la croissance du transport aérien, notamment dans le secteur du fret aérien, ainsi qu'à appuyer la mise en œuvre de la DY.

2.8 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.

2.9 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 par la mise en œuvre effective de la DY, tant au niveau des communautés économiques régionales qu'à celui de l'agence d'exécution.

2.10 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 l'application des règles régissant la protection du consommateur et la concurrence et du mécanisme de règlement des différends.

2.11 Une plus grande collaboration sera aussi nécessaire pour faciliter la tenue de davantage 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 et le développement durable. Il est un élément essentiel de 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 nécessite 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 efforts déployés dans le cadre de la libéralisation des marchés de transport aérien en Afrique et à examiner les recommandations formulées dans le Résumé analytique de la présente note de travail.

— FIN —