



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 32 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

LE MARCHÉ UNIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN EN AFRIQUE : SYSTÈME DE RÉGLEMENTATION DURABLE

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente Note de travail porte sur le Marché unique du transport aérien africain (SAATM), la mise en œuvre accélérée de la Décision de Yamoussoukro (DY) dans le cadre de l'Agenda 2063 de l'Union africaine. Elle met en évidence les efforts de libéralisation en cours en Afrique sous la gestion et la supervision de la Commission africaine de l'aviation civile en tant qu'agence d'exécution de la DY. La CAFAC, Agence spécialisée de l'Union africaine sur toutes les questions relatives à l'aviation civile, a coopéré et continue de coopérer avec les parties prenantes de l'aviation et les partenaires de développement pour gérer un système réglementaire multilatéral.

La croissance prévue dans les cadres du SAATM, du libre-échange continental et de la libre circulation des personnes en Afrique nécessite une révision soutenue des relations aériennes, y compris les investissements, le commerce, le tourisme et le renforcement des capacités.

La note de travail demande donc instamment un renforcement de la coopération et la mise en œuvre du Plan d'action conjoint des parties prenantes pour l'opérationnalisation et la mise en œuvre du marché unique africain du transport aérien.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note de la création du SAATM et de la pleine opérationnalisation de l'Agence d'exécution de la DY ;
- b) à instruire le Conseil de renforcer la collaboration de l'OACI avec la CAFAC, en tant qu'Agence d'exécution de la DY, sur les questions de transport aérien ;
- c) à instruire le Conseil d'accélérer les activités de l'OACI concernant la mise en œuvre du plan d'action conjoint prioritaire sur le développement durable du transport aérien en Afrique, notamment le Plan directeur pour le développement des capacités du transport aérien africain.

¹ Versions française et anglaise fournies par les 54 États contractants, membres de la Commission africaine de l'aviation civile (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.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Développement économique du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans le présent document de travail seront financées au moyen des ressources disponibles dans le budget du Programme ordinaire pour 2020-2022 et/ou de contributions extrabudgétaires, y compris le Fonds de contributions volontaires pour le transport aérien (VAFR).
<i>Références :</i>	Résolution A39/15 de l'OACI — <i>Exposé récapitulatif des politiques suivies par l'OACI dans le domaine du transport aérien</i> <i>Déclaration de l'Union africaine sur la création d'un marché unique du transport aérien africain DOC.EXCI/871(Xxvi)</i> <i>Plan d'action conjoint prioritaire pour 2019-2021 pour la mise en œuvre du SAATM</i> <i>Décision de Yamoussoukro</i> <i>Règlement relatif aux pouvoirs, fonctions et opérations de l'agence d'exécution</i> <i>Réglementation de la concurrence dans les services de transport aérien en Afrique</i> <i>Règlement sur la protection des consommateurs de services de transport aérien</i>

1. INTRODUCTION

1.1 L'Afrique met en œuvre un système de transport aérien durable dans le cadre du marché unique africain du transport aérien (SAATM). Une collaboration renforcée impliquant toutes les parties prenantes de la chaîne de valeur est nécessaire pour assurer la croissance et la durabilité à long terme du marché africain.

1.2 Le SAATM est un projet phare de l'Agenda 2063 de l'Union africaine (UA), une initiative qui vise, à libéraliser l'aviation civile sur le continent et à favoriser l'intégration économique.

1.3 Les projets de l'Agenda 2063 comprennent notamment la zone continentale de libre-échange, la libre circulation des personnes et l'adoption d'un passeport africain. En 2015, la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'UA a adopté la Déclaration [Assemblée Doc./Au/Decl.1 (XXIV)] sur la création d'un marché unique africain du transport aérien et s'est également engagée (Assembly/AUC/Obligation/XXIV) à appliquer immédiatement les principes de la Décision de Yamoussoukro et à lancer le marché unique africain du transport aérien à l'horizon 2018.

2. DISCUSSIONS

2.1 LA CAFAC ET LE MARCHÉ UNIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN AFRICAIN

2.2 Le 29 janvier 2018, les chefs d'État et de gouvernement africains ont lancé le Marché unique africain du transport aérien (SAATM) et adopté les Règlements d'application de la Décision de Yamoussoukro (YD) et du SAATM. Ces règlements sont :

- a) le Règlement sur les pouvoirs, les fonctions et le fonctionnement de l'Agence d'exécution ;
- b) le Règlement sur la concurrence dans les services de transport aérien en Afrique ;
- c) le Règlement sur la protection des consommateurs de services de transport aérien.

2.3 En tant qu'Agence d'exécution, la CAFAC est chargée du suivi de la mise en œuvre gérer la libéralisation du transport aérien en Afrique. Cette responsabilité inclut le SAATM, qui veille à ce que l'aviation prenne la place et le rôle qui lui reviennent et contribue aux liaisons intra-africaines. Le SAATM souligne l'intégration sociale, économique et politique de l'Afrique et stimule le commerce et le tourisme intra-africains conformément à l'agenda 2063 de l'UA.

2.4 En tant que projet phare de l'Agenda 2063 de l'UA, le SAATM est étroitement lié au libre-échange continental, à la libre circulation des personnes et à la facilitation renforcée sur le continent. L'Accord portant création de la Zone de Libre Échange Continentale Africaine (ZLECA) est entré en vigueur le 30 mai 2019.

3. LA CAFAC ET LES RÈGLEMENTS MULTILATÉRAUX SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

3.1 Les chefs d'État et de gouvernement africains ont souligné que la multiplicité des accords bilatéraux en matière de services aériens (BASA) et leurs différences entravent le transport aérien sur le continent africain. L'harmonisation des BASA, conformément à la Décision de Yamoussoukro, est donc l'une des mesures à réaliser pour la mise en œuvre du SAATM.

3.2 S'appuyant sur la Décision de Yamoussoukro, l'UA et l'Agence d'Exécution (CAFAC) ont trouvé le 28 mai 2018 un accord sur le Protocole de mise en œuvre (MOI) des États signataires de la Décision portant création du SAATM. Le protocole de mise en œuvre visait à assurer l'harmonisation et la cohérence entre les BASA et la Décision de Yamoussoukro

4. L'IMPACT DE LA LIBÉRALISATION ET LE RESPECT DE L'ENGAGEMENT SOLENNEL

4.1 Actuellement, 28 États ont pris des engagements solennels envers le SAATM. Les faits montrent que la libéralisation en tant que forme d'accès au marché a transformé avec succès les marchés du transport aérien. Les vingt-huit États qui se sont engagés en faveur du SAATM constituent 51 % des États membres de l'UA et avaient une population totale de plus de 750 millions de personnes en 2018, représentant 61 % de la population du continent africain.

4.2 Leur produit intérieur brut (PIB) combiné était légèrement supérieur à 1500 milliards de dollars en 2018, soit environ 65 % du PIB de l'Afrique. Ces États du SAATM avaient également un revenu moyen par habitant de 2000 USD/habitant, ce qui est légèrement supérieur au chiffre de 1875 dollars É.U./habitant pour l'Afrique dans son ensemble. (Source : PEM du FMI avril 2019).

4.3 En ce qui concerne l'aviation, en 2018, l'Afrique a traité près de 140 millions de passagers sur une base origine-destination. Ce chiffre est plus de 1,2 fois supérieur à celui de 2013 (cinq ans auparavant), soit 25 millions de voyageurs de plus au cours de cette période. Il est à noter que les signataires du SAATM représentent 89 % de l'ensemble du trafic intra-africain. (Source : DDS IATA).

4.4 En 2018, on estimait à 78,4 millions le nombre de touristes internationaux arrivant en Afrique. Les 28 États membres du SAATM représentaient environ 5 % du total des arrivées. (Source : Oxford Economics).

4.5 Sur la base des informations ci-dessus, on s'attend à ce qu'un nombre supplémentaire d'États membres puisse accueillir 28 millions de passagers supplémentaires dans le groupe des pays du SAATM.

4.6 Afin de libérer le potentiel et d'obtenir les avantages latents, l'Agence d'exécution lance actuellement des ensembles intelligents d'outils informatiques pour évaluer l'impact de la croissance sur l'emploi à plein temps et la création d'emplois, la croissance de nouvelles paires de villes, les connexions et la réduction des changements réels dans les tarifs aériens ou les routes existantes en tenant compte des relations géographiques des États membres du SAATM.

4.7 L'établissement de transporteurs nationaux compétitifs et la désignation de transporteurs africains éligibles exposeront les opportunités inexploitées aux niveaux national, régional et continental et favoriseront l'amélioration des conditions du marché.

5. ACTIVITÉS ACTUELLES DE L'AGENCE D'EXÉCUTION

5.1 La libéralisation du transport aérien en Afrique est soulignée par le biais d'un plan d'action prioritaire conjoint impliquant toutes les principales parties prenantes, y compris la CUA, l'AFRAA, l'OACI, l'UE, l'IATA, la Banque mondiale, la Banque africaine de développement, etc., L'OACI a le rôle assigné dans le Plan d'action prioritaire 2019-2021 d'élaborer un Plan directeur pour le développement des capacités du transport aérien africain (ATCMP) et un Plan directeur pour le développement des infrastructures. Cela est clairement conforme à la Résolution A39-15 de l'OACI, Appendice A, Section IV, 6 (a), dans laquelle le Conseil est invité à continuer d'exercer un rôle de premier plan au niveau mondial pour faciliter et coordonner le processus de libéralisation économique tout en assurant la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement dans les transports aériens internationaux.

5.2 L'action immédiate de l'Agence d'Exécution est d'aider les États membres qui se situent en dessous de la moyenne mondiale sur la mise en œuvre effective (EI) des Normes et pratiques recommandées de l'OACI (SARP) sur la sécurité et la sûreté aériennes, et les objectifs régionaux visent à combler ces insuffisances.

5.3 Un certain nombre de campagnes de sensibilisation sur le respect des directives, manuels et politiques de l'OACI sur la surveillance économique, les redevances aéronautiques, la fiscalité, etc. ainsi que des initiatives de renforcement des capacités pour adapter et mettre en œuvre le cadre réglementaire et juridique institutionnel de la DY en vue de l'application du SAATM se poursuivent aussi. La CAFAC invite l'OACI à s'impliquer davantage dans des programmes conjoints sur le renforcement des capacités en matière de surveillance et de réglementation économiques du transport aérien et dans un programme de sensibilisation aux politiques de l'OACI.

6. CONCLUSION

6.1 Il est impératif de renforcer la coopération entre la CAFAC et l'OACI afin de maintenir la dynamique de la libéralisation du transport aérien en Afrique et de mettre en œuvre le plan d'action conjoint, comme prioritaire pour le développement durable du transport aérien.

6.2 La CAFAC est déterminée à continuer de collaborer avec l'OACI pour fournir une assistance technique à ses États membres afin de renforcer la mise en œuvre effective des SARP de l'OACI.