



NOTE DE TRAVAIL

SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif

2.1 : Accès aux marchés

**STRATÉGIE DE L'AFRIQUE POUR L'ACCÈS AUX MARCHÉS ET
CATALYSE POUR LA CROISSANCE DU TRANSPORT AÉRIEN**

(Note présentée par 54 Etats membres¹, membres de la Commission africaine
de l'aviation civile (CAFAC))

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note renseigne sur la stratégie de l'Afrique pour la durabilité du transport aérien, grâce à l'harmonisation du cadre réglementaire d'accès aux marchés. Elle est basée sur les dispositions d'un cadre mondial qui devrait être élaboré par l'OACI et inspiré par la Décision de Yamoussoukro (DY).

Suite à donner : La Conférence est invitée à accepter la recommandation présentée dans le paragraphe 5.

Références :	Les références ATConf/6 peuvent être consultées sur le site www.icao.int/meetings/atconf6 .
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 Comme il est envisagé dans le traité africain dénommé Traité d'Abuja, l'intégration régionale à titre de stratégie pour réaliser une croissance économique durable demeure la façon d'avancer pour réaliser une communauté économique africaine, étant donné les bénéfices de l'intégration, y compris meilleur mouvement des personnes, biens, services et capitaux, ainsi que croissance économique.

1.2 Dans le cadre de cette stratégie, le transport aérien, et en particulier l'accès aux marchés du transport arien, a un important rôle de catalyseur comme moteur de l'intégration inter-régionale et intra-régionale en permettant une plus grande accessibilité entre pivots économiques, la réduction de la durée et du coût des voyages, et en fournissant une connectivité entre plusieurs paires de villes et pays qui sont enclavés ou n'ont pas de transporteurs nationaux.

¹ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Jamahiriya arabe libyenne, Kenya, Lesotho, Libéria, 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, Zimbabwe.

1.3 Selon l'Association des compagnies aériennes africaines, le transport aérien crée directement et indirectement environ 470 000 emplois dans divers secteurs et génère des recettes d'environ 1,7 milliard USD en Afrique (2008). La part de l'Afrique dans les marchés mondiaux de l'aviation est d'environ 5%. Néanmoins, l'industrie de l'aviation africaine a connu, au cours de la récente crise économique mondiale, une nette croissance (5 à 7%) comparativement avec les autres régions du monde. Ce qui est le plus significatif dans le contexte de la présente note, c'est le volume du trafic intra-africain, environ 30% du trafic total de transport aérien africain, 9,8 millions de passagers en 2008, avec une prévision dépassant 50 millions d'ici à 2028 (Doc 9938 de l'OACI).

1.4 Tout en reconnaissant le principe fondamental de l'aviation internationale, c'est-à-dire la souveraineté complète et exclusive de chaque État sur l'espace aérien au-dessus de son territoire, reconfirmé dans la Convention relative à l'aviation civile (Article 6), la nécessité de bénéficier de l'impact catalytique du transport aérien nécessite un espace d'aviation commun comme il est envisagé dans les dispositions de la Décision de Yamoussoukro (DY) relatives à l'accès aux marchés.

1.5 L'accès aux marchés en termes de l'octroi de droits de trafic, en particulier de cinquième liberté, est en interrelation directe avec d'autres dispositions pour permettre l'exploitation de ces droits, y compris toutes restrictions de capacité et fréquence, tarifs, désignation et autorisation, propriété et restrictions de contrôle effectif, exigences de sécurité et de sûreté ainsi que dispositions commerciales. L'accès aux marchés peut aussi être obtenu via des investissements étrangers dans le transporteur aérien d'un État, en particulier des investissements par un transporteur aérien étranger ; c'est un sujet réservé dans une autre note au sujet de la propriété et du contrôle effectif.

2. LA DÉCISION DE YAMOUSSOUKRO (DY) — CADRE POUR L'ACCÈS AUX MARCHÉS

2.1 La DY traite de la libéralisation de l'accès aux marchés de transport aérien en Afrique. Ses principaux objectifs sont les suivants : a) faciliter la connectivité inter-africaine ; b) développer un réseau inter-africain. Ses dispositions comprennent l'élimination d'obstacles, par exemple restrictions aux droits de trafic y compris droits de cinquième liberté, restrictions et limitations de capacité et de fréquence entre paires de villes, et manque de possibilité de désignations multiples pour compagnies aériennes en concurrence. Comparée à l'accord standard bilatéral sur les services aériens, la DY donne aux compagnies aériennes admissibles de tous les États africains des opportunités loyales et égales d'être compétitives sur la base d'une série commune de règles harmonisées et de critères d'admissibilité.

2.2 Le cadre stratégique de l'accès aux marchés de transport aérien en Afrique s'articule sur la décision de Yamoussoukro (1999), créant un espace d'aviation intra-africaine libéralisé. L'objet principal de la décision est de libéraliser progressivement les services réguliers et non réguliers de transport aérien intra-africain afin de faciliter l'accès aux marchés de transport aérien en Afrique. Cette décision est entrée en vigueur le 12 août 2000 et elle est censée avoir été applicable aux États parties sans restrictions depuis le 12 août 2002, à l'expiration de la période de transition de deux ans qui avait été instituée à partir de son entrée en vigueur.

2.3 La DY est un instrument placé sous le parapluie et la surveillance du Traité d'Abuja et elle est une obligation en vertu du traité ; la décision est un instrument légalement contraignant, créant des droits et imposant des obligations pour les États membres qui sont présentement parties à la décision. Ces obligations l'emportent sur les règles nationales, y compris accords préexistants ou futurs, jugées incompatibles avec les dispositions de la DY.

2.4 Pour ce qui est de la désignation et de l'autorisation, l'Article 6 de la décision donne aux États le droit de désigner par écrit au moins une compagnie aérienne pour exploiter des services de transport aérien intra-africain, le droit de désigner une compagnie aérienne admissible d'un autre État pour exploiter des services aériens en son nom, et le droit de désigner une compagnie aérienne multinationale africaine admissible dont il est actionnaire. Si un État partie est convaincu qu'une compagnie aérienne désignée n'atteint pas le critère d'admissibilité (comme dans l'Article 6.9), il peut refuser l'autorisation.

2.5 Les États conservent leurs droits souverains d'octroi de droits de trafic, conformément aux traités internationaux, y compris l'Accord relatif au transport aérien international, tout en étant tenus d'appliquer les dispositions de la DY pour les ASA du marché intra-africain. Les États sont aussi tenus d'assurer que leurs transporteurs désignés réunissent les critères d'admissibilité et maintiennent la responsabilité de supervision de leurs compagnies aériennes désignées en matière de sécurité et de sûreté.

3. **PRINCIPAUX DÉFIS À L'OPÉRATIONNALISATION DE LA DÉCISION DE YAMOUSSOUKRO**

3.1 Une industrie sécuritaire, sûre et efficace est d'une importance cruciale pour assurer en Afrique une industrie aéronautique durable. Par conséquent, les soucis de sécurité et de sûreté en Afrique ne peuvent pas être séparés du désir d'avoir un accès renforcé aux marchés comme il est prévu dans la DY. Le défi est ici d'avoir une supervision adéquate de la sécurité et de la sûreté, ce qui relève de la responsabilité de chaque État ainsi que des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) (voir ATConf/6-WP/7), là où elles existent.

3.2 La plupart des actuelles négociations bilatérales sont encore marquées par l'état d'esprit de la diplomatie de la guerre froide. Malgré la volonté collective de libérer l'accès aux marchés en Afrique, traduite dans l'esprit des diverses alliances et des accords de partage de codes, en pratique l'octroi de droits est encore bâti autour de politiques périmées basées sur les vieux accords de type Bermudes avec un accent sur le bilatéralisme, la réciprocité et le protectionnisme. Une étude continentale sur la libéralisation du transport aérien conclut que des accords bilatéraux sont préférés par la plupart des États et sont un obstacle plutôt qu'un catalyseur dans le processus de libéralisation.

3.3 Pour accorder une autorisation en pratique fondée sur les dispositions d'échanges bilatéraux entre États africains, par exemple, nécessiterait que 1 431 ASA soient signés entre 54 États et que 2 862 autorisations soient approuvées, à supposer que chaque État ne désigne qu'une compagnie aérienne. Alors que la plupart des États appliquent effectivement la DY, les droits sont accordés sur une base sélective, influencée par la nécessité de réciprocité et dans certains cas la demande d'un paiement de royalties. Certaines compagnies aériennes se sont mises à utiliser des opérations de droits de sixième liberté pour surmonter les restrictions d'accès aux marchés en cinquième liberté, ainsi que stimuler le développement de trafic à destination et en provenance de leur principal pivot. Toutefois, le trafic de droits de sixième liberté est un grand défi compétitif pour les transporteurs aériens africains vis-à-vis des transporteurs non africains en ce qui concerne le trafic non intra-africain, intercontinental et long courrier. La capacité intercontinentale vers et depuis l'Afrique offerte par les transporteurs africains se situe à 36,4% comparativement à la capacité en sièges de 63,6% offerte par des transporteurs non africains.

3.4 D'autres défis sont directement et indirectement liés à des barrières non physiques à l'accès aux marchés, notamment nécessité d'obtenir des visas, restrictions douanières, contraintes dans la manutention au sol, attribution de créneaux, etc. Ces aspects sont analysés séparément ailleurs. Les degrés d'accès aux marchés souhaités sans l'élimination de pareilles barrières non physiques constituent encore un obstacle au développement durable des services de transport aérien en Afrique et dans le monde.

4. CONCLUSIONS

4.1 Malgré les défis cités plus haut, dans les cas où la libéralisation du transport aérien a été appliquée totalement ou partiellement, il y a eu des bénéfices conséquents, y compris meilleures paires de villes à l'intérieur de l'Afrique, connectivité et croissance du trafic de passagers, particulièrement à l'intérieur des États ayant un degré élevé d'activité touristique. Certains transporteurs africains établis ont développé assez nettement leurs réseaux autour de leurs pivots (en particulier Johannesburg, Nairobi, Casablanca, Le Caire et Addis-Abeba), fournissant une plus grande connectivité sur le continent. Toutefois, des lacunes dans le développement de pivots en Afrique, à cause de l'absence d'un transporteur aérien africain dominant, renforcent la nécessité d'un mécanisme mondial de marchés, qui devrait être guidé par l'OACI.

4.2 Il y a aussi de fortes indications que les droits de cinquième liberté, lorsqu'ils sont accordés sur une base réciproque, avec la création de nouvelles compagnies aériennes et de désignations multiples sur certaines routes, ont augmenté pour les consommateurs le choix d'options de vol mais n'ont eu qu'un impact limité sur les hauts niveaux de tarifs aériens et de coûts d'exploitation des compagnies aériennes en Afrique.

4.3 Il est nécessaire de s'éloigner de l'actuel statu quo de libéralisation partielle, dominé par le bilatéralisme, pour aller vers le multilatéralisme, qui est articulé sur l'intérêt commun et l'intérêt des consommateurs. Cela nécessiterait l'harmonisation de réglementations fragmentées, ainsi que des textes d'orientation détaillés de l'OACI. Tous futurs textes d'orientation de l'OACI devraient prendre en compte les modèles d'ASA régionaux libéralisés, ou, comme dans le cas de l'Afrique, des modèles élaborés sur la base de la DY et tout à fait conformes à la DY.

4.4 Les critères d'admissibilité sont un lien important pour assurer que les transporteurs désignés sur des routes désignées atteignent les normes minimales de sécurité et de sûreté ainsi que les conditions d'aptitude économique. Des textes d'orientation sur la détermination de l'admissibilité sont nécessaires, développant les critères déjà spécifiés dans les textes d'orientation existants en matière de sécurité, de sûreté et de concurrence loyale.

4.5 Les États auraient besoin d'assistance pour la révision des ASA existants et l'établissement rapide de futurs ASA, afin de se conformer aux dispositions de la DY. Étant donné un gabarit commun, il est demandé une conférence OACI de négociation sur les services aériens, pour permettre aux États africains de réaligner leurs accords bilatéraux existants sur les dispositions de la DY. En vérité, plus il y aura d'ASA conformes à la DY, plus grand sera le niveau d'accès aux marchés en Afrique. Cela donnera aussi l'opportunité aux États africains de réviser leurs ASA avec des pays non africains, en particulier les ASA qui ont des dispositions qui pourraient être jugées non compatibles avec la DY.

5. RECOMMANDATION

5.1 La conférence est invitée à accepter que l'OACI élabore des textes d'orientation sur la mise en œuvre de modèles internationaux libéralisés d'ASA selon les présentations au cours de la sixième Conférence mondiale de transport aérien.