



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 26 : Développement économique du transport aérien

LIBÉRALISATION DES TRANSPORTS AÉRIENS – OPÉRATIONNALISATION ET MISE EN ŒUVRE DU MARCHÉ UNIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN AFRICAIN

[Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)
au nom de ses 54 États Membres²]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le marché unique du transport aérien africain (MUTAA), lancé en 2018 dans le cadre de l'Agenda 2063 de l'Union africaine, vise à libéraliser le secteur du transport aérien en Afrique, à améliorer la connectivité et à promouvoir l'intégration économique. Malgré les progrès réalisés – notamment la participation de 38 États membres, l'amélioration de la connectivité aérienne et le développement des infrastructures – des défis persistent, tels que les incohérences réglementaires et les contraintes financières, entravant la mise en œuvre effective du MUTAA. Pour surmonter ces obstacles, le projet pilote de mise en œuvre du MUTAA (SAATM-PIP) a été lancé en 2022 afin d'accélérer la libéralisation du marché. La présente note de travail souligne la nécessité pour l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les organisations régionales et les parties prenantes internationales de soutenir l'harmonisation réglementaire et l'examen en cours du modèle d'accord sur les services aériens (TASA) de l'OACI pour les accords multilatéraux sur les services aériens et les approches visant à s'aligner sur les réalités modernes de l'aviation, en assurant le développement durable du transport aérien.

Actions requises : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des résultats obtenus et des difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du MUTAA ;
- b) encourager l'OACI à accélérer l'examen en cours des clauses types du TASA pour les accords et approches multilatéraux en matière de services aériens ;
- c) encourager l'OACI et les partenaires internationaux à soutenir les mesures visant à combler les lacunes en matière de capacités dans les États par le partage entre pairs des expériences, des études de cas et des enseignements tirés régulièrement, conformément aux meilleures pratiques mondiales.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail porte sur l'objectif stratégique : le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.
---------------------------------	---

¹ Versions anglaise et française fournies par la CAFAC.

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

<i>Incidences financières :</i>	À déterminer.
<i>Références :</i>	Décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique [AHG/OUA/AEC/Dec.1(IV)] et ANNEXES Politique africaine de l'aviation civile révisée. Rapport final 2023 sur l'analyse des lacunes en matière d'infrastructures aéronautiques en Afrique

1. INTRODUCTION

1.1. L'Afrique a depuis longtemps reconnu l'importance du multilatéralisme pour favoriser l'intégration économique et le développement. La Décision de Yamoussoukro (DY) de 1999 et sa mise en œuvre ultérieure à travers le marché unique du transport aérien africain (MUTAA) restent cruciales pour la libéralisation du secteur du transport aérien du continent. Lancé en 2018, le MUTAA est un projet phare dans le cadre de l'Agenda 2063 de l'Union africaine (UA) qui vise à créer un marché unique et unifié du transport aérien et représente une avancée majeure vers la libéralisation du transport aérien africain, avec pour objectif d'améliorer la connectivité, de faciliter la libre circulation des personnes et des biens sur le continent, et de promouvoir la croissance économique et l'intégration régionale. Depuis son lancement, le MUTAA compte désormais 38 États engagés, ce qui témoigne d'une volonté politique croissante de renforcer le transport aérien intra-africain.

1.2. En outre, le MUTAA joue un rôle crucial dans la mise en œuvre réussie de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), une autre initiative clé de l'UA officiellement lancée en 2021, conçue pour stimuler l'intégration intra-africaine en renforçant le libre-échange et la circulation grâce à un marché du transport aérien libéralisé efficace, concurrentiel et durable.

1.3. Cependant, malgré ces réalisations, la mise en œuvre du MUTAA se heurte à plusieurs difficultés. Par conséquent, en novembre 2022, la CAFAC a lancé le Projet pilote de mise en œuvre du marché unique du transport aérien africain (SAATM-PIP) pour faire avancer le processus de libéralisation en Afrique. Le SAATM-PIP est une initiative visant à accélérer la mise en œuvre de la DY et du MUTAA par une approche qui regroupe de petits groupes de pays afin de promouvoir les avantages et de s'attaquer aux obstacles à la mise en œuvre.

2. DISCUSSION

2.1. Réalisations de la mise en œuvre du MUTAA

2.1.1. La mise en œuvre de la DY/du MUTAA continue de progresser régulièrement. En tant qu'agence d'exécution de la DY/du MUTAA, la CAFAC travaille en étroite collaboration avec les États membres, les communautés économiques régionales (CER) et les principales parties prenantes afin de faire avancer la libéralisation du transport aérien à l'échelle du continent africain. Parmi les principales réalisations, on peut citer :

- a) La croissance du nombre de membres : à ce jour, 38 États membres de l'UA ont adhéré au MUTAA, ce qui représente plus de 80 % du trafic aérien intra-africain ;

- b) La connectivité accrue : Le MUTAA a permis une amélioration de la connectivité aérienne intra-africaine de 14,5 % à 23 %, les opérateurs africains ayant lancé 108 nouvelles liaisons entre septembre 2022 et avril 2025, dont 19 liaisons de cinquième liberté ;
- c) Le développement des infrastructures : la CUA, la CAFAC, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et d'autres partenaires ont réalisé en 2023 une analyse des lacunes en matière d'infrastructures aéronautiques en Afrique, incluant des prévisions de trafic aérien sur 25 ans. Cette analyse a permis d'identifier des insuffisances nécessitant des efforts conjoints pour être comblés, en soutien au MUTAA ;
- d) L'alignement des politiques sur les normes mondiales : Le MUTAA s'aligne sur les politiques de l'OACI en matière de sécurité, de sûreté et de durabilité environnementale, assurant l'intégration de l'Afrique dans le réseau aérien mondial ;
- e) L'harmonisation réglementaire : La CAFAC a lancé le PIP du MUTAA (SAATM-PIP), qui vise à éliminer les obstacles à la pleine mise en œuvre en harmonisant les cadres réglementaires conformément aux dispositions de la DY ;
- f) L'amélioration des infrastructures et de la connectivité : Certains aéroports et fournisseurs de services de navigation aérienne importants sont en cours de modernisation afin de soutenir l'augmentation des flux de trafic dans le cadre du MUTAA ;
- g) Le renforcement des capacités et sensibilisation : La CAFAC a intensifié ses efforts de sensibilisation, en collaborant avec les États Membres, les CER et les parties prenantes de l'industrie pour accélérer la signature de l'engagement solennel du MUTAA et favoriser la collaboration entre les compagnies aériennes ; et
- h) La résolution des problèmes d'accès au marché : La CAFAC intervient également pour résoudre divers problèmes liés à l'accès au marché, aux autorisations et à la désignation entre États.

2.2. Défis liés à la mise en œuvre du MUTAA

2.2.1. Des obstacles majeurs persistent, notamment les incohérences réglementaires qui freinent la pleine libéralisation, en raison d'accords bilatéraux de services aériens (BASA) restrictifs. D'autres préoccupations concernent la concurrence, la protection des transporteurs nationaux, les lacunes en matière d'infrastructures et de capacités, les contraintes financières, les restrictions de visas entre États, ainsi que la lenteur de l'harmonisation des politiques, limitant ainsi la mise en œuvre complète du MUTAA.

2.2.2. Compte tenu de l'évolution du secteur du transport aérien mondial, il est de plus en plus nécessaire de réviser et de moderniser la DY pour l'aligner sur les réalités contemporaines de l'aviation. Une mise à jour complète est requise pour intégrer les nouvelles politiques de l'UA, l'émergence des plateformes numériques, les menaces liées à la cybersécurité, ainsi que les services aériens liés au commerce électronique, qui exigent une adaptation réglementaire. Cela inclut également les engagements environnementaux de l'OACI, les avancées technologiques et les leçons tirées des perturbations mondiales. Le renforcement du cadre réglementaire contribuera à améliorer la compétitivité et la durabilité du développement du transport aérien.

3. CONCLUSION

3.1. Le succès des initiatives régionales repose sur la coopération internationale et régionale. L'OACI pourrait jouer un rôle essentiel en plaidant pour des investissements financiers pour soutenir le développement du transport aérien. Une harmonisation efficace du cadre réglementaire peut être réalisée

grâce à une collaboration entre l'OACI, les organisations régionales et les États membres. L'examen et la modernisation du modèle d'accord de services aériens (TASA) de l'OACI pour les accords et approches multilatéraux de services aériens contribueront à relever les défis contemporains. L'OACI pourrait également organiser des événements d'échanges techniques ou d'évaluation par les pairs, permettant aux participants d'évaluer mutuellement leurs systèmes respectifs et de fournir un retour d'information constructif, en s'appuyant sur des références internationales pour favoriser l'émulation et renforcer la crédibilité de l'apprentissage entre pairs.

3.2. En mettant en œuvre ces mesures, les organisations régionales, l'OACI et la communauté internationale peuvent s'assurer que les initiatives régionales atteignent leur plein potentiel, stimulant ainsi la croissance économique, renforçant la connectivité et améliorant la compétitivité du transport aérien.

— FIN —