



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 35 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

**ACTIVITES DE TRANSPORT AERIEN ENTREPRISES DANS LA REGION DE
L'AFRIQUE ORIENTALE, AUSTRALE ET DE L'OCEAN INDIEN (AO-AA-OI)**

(Note présentée par les 19 Etats membres² de Marché Commun de
l'Afrique Orientale et Australe [COMESA])

RESUME ANALYTIQUE

La présente note d'information présente un aperçu des activités de transport aérien entreprises dans la région de l'Afrique orientale, australe et de l'océan Indien (AO-AA-OI) en s'appuyant sur le mandat de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et avec le soutien de l'Union européenne (UE) pour une durée de quatre (4) ans au titre du Fonds Européen de Développement (FED 11). La mise en œuvre du programme est coordonnée par l'Unité de mise en œuvre du programme hébergée par le COMESA au nom des quatre (4) autres Communautés économiques régionales (CER), à savoir : la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC), l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD), la Commission de l'océan Indien (COI) et la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC). Ce document se concentre sur les initiatives en cours qui amélioreront le transport aérien dans la région, telles que la mise en œuvre du Marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA), le renforcement des capacités réglementaires et institutionnelles des institutions de l'aviation civile et l'amélioration de l'efficacité de la navigation aérienne.

Action de l'Assemblée

L'Assemblée est invitée à :

- a) Prendre note des informations contenues dans ce document ; et
- b) Prendre connaissance des résultats du projet ; et
- c) Soutenir et faciliter la mise en œuvre des objectifs identifiés et du programme.

¹ Versions française et anglaise fournies par le COMESA.

² Burundi, Comores, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Kenya, Libye, Madagascar, Malawi, Maurice, Ouganda, République démocratique du Congo, Rwanda, Seychelles, Soudan, Zambie et Zimbabwe.

1. INTRODUCTION

1.1 Le secteur du transport aérien est crucial et a le potentiel de contribuer à l'emploi, au commerce, au tourisme et de soutenir les processus d'industrialisation. En conséquence, un certain nombre de politiques, cadres, instruments et protocoles ont été élaborés et mis en œuvre aux niveaux national, régional et continental pour promouvoir la croissance du secteur du transport aérien, mais avec un succès limité. Le développement du secteur reste une priorité pour la région AO-AA-OI et a donc continué à collaborer sur la base des protocoles qui définissent les objectifs et la portée ainsi que la base des mécanismes institutionnels de coopération et d'intégration. Au fil des ans, la région a montré son potentiel de croissance économique, cependant, la non-libéralisation du marché du transport aérien freine le développement et la croissance, entraînant ainsi des coûts de transport plus élevés et de longues durées de trajet.

1.2 L'Union africaine (UA) a lancé le Marché unique africain du transport aérien (MUTAA) en janvier 2018 pour assurer la libéralisation et l'intégration complète du marché africain du transport aérien. Les piliers du MUTAA comprennent la promotion de l'intégration économique, des cadres institutionnels et réglementaires solides, l'harmonisation, la sûreté, la sécurité, l'infrastructure technologique habilitante et le renforcement des capacités. La région ne peut maintenir la croissance souhaitée de l'industrie aéronautique si elle ne peut pas libéraliser le transport aérien, harmoniser et mettre en œuvre des réformes juridiques, institutionnelles et organisationnelles du secteur.

1.3 À cet égard, la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro (DY) et l'opérationnalisation du MUTAA dans la région AO-AA-OI réduiront les coûts et permettront à davantage de personnes de se permettre de voyager en avion. Des opérations homogènes contribueront positivement à l'intégration du marché ; d'où l'intégration du marché du transport aérien, les technologies améliorées, le renforcement des capacités et le développement et la réforme institutionnels seront réalisés.

1.4 Cet appui au Programme de développement du secteur du transport aérien (ADSTA) vise à soutenir l'intégration du marché du transport aérien, à renforcer les capacités réglementaires et institutionnelles du secteur de l'aviation et à améliorer l'efficacité de la navigation aérienne. L'objectif global de ce programme est de « Contribuer au développement du secteur du transport aérien dans la région ». Les objectifs spécifiques sont les suivants :

- l'opérationnalisation du MUTAA.
- le renforcement des capacités réglementaires et institutionnelles des institutions de l'aviation civile dans la région AO-AA-OI ; et
- l'amélioration de l'efficacité de la navigation aérienne dans la région.

2. DELIBERATIONS

2.1 Le programme a adopté une approche participative dans la mise en œuvre des activités où les institutions nationales et régionales sont censées jouer un rôle essentiel dans la réalisation des trois principaux domaines de résultats suivants :

2.2 **Résultat 1 : Mise en service du MUTAA :**

- a) *Sous-résultat 1* : Soutenir la signature d'un engagement solennel à la mise en œuvre de la DY de 1999 et à l'établissement du SAATM par les États membres /partenaires de la région qui n'ont pas signé, à travers des campagnes de sensibilisation, de lobbying, de plaidoyer, de développement et de mise en œuvre des cadres et des instruments institutionnels régionaux pour favoriser la mise en œuvre de la DY.
- b) *Sous-résultat 2* : Soutenir la mise en service des règlements conjoints en matière de concurrence par la diffusion, le plaidoyer et le renforcement des capacités.
- c) *Sous-résultat 3* : Assurer le renforcement des capacités d'un modèle régional de développement durable du marché du transport aérien par la signature d'un accord multilatéral sur les services aériens (AMSA) pour faciliter les mouvements de trafic aérien au sein d'un marché intégré et libéralisé. L'activité à réaliser par le développement d'un modèle régional qui assurera la subsistance du marché du transport aérien résultant en plus de la formation du personnel du transport aérien pour faire face au nouvel environnement du marché.

2.3

Résultat 2 : Renforcement des capacités réglementaires et institutionnelles des établissements de l'aviation civile :

- a) *Sous-résultat 1* : Faciliter la séparation des fonctions réglementaires de l'Autorité de l'aviation civile des fonctions opérationnelles. Ceci sera accompli par l'élaboration de nouvelles législations et l'examen des législations existantes pour favoriser l'efficacité, la neutralité et la responsabilité.
- b) *Sous-résultat 2* : Faciliter le renforcement des capacités du secteur de l'aviation dans le but d'améliorer les compétences managériales et techniques pour gérer les affaires dans un marché du transport aérien intégré avec une technologie et un environnement commercial en évolution.
- c) *Sous-résultat 3* : Améliorer la sensibilité au genre et à l'intégration de l'environnement dans le secteur de l'aviation grâce à l'adoption d'une approche sensible au genre en matière d'égalité sur le lieu de travail, de diversité et d'inclusivité, de coaching et de mentorat à l'appui du leadership et de partenariats pour l'égalité des sexes dans l'aviation. Cette activité doit être réalisée en grande partie grâce à des ateliers/séminaires de formation dédiés et à la facilitation de l'élaboration et de la mise en œuvre de politiques et de réglementations sensibles au genre.

2.4

Résultat 3 : Amélioration de l'efficacité de la navigation aérienne :

- a) *Sous-résultat 1* : Amélioration de la coordination de l'espace aérien pour l'espace aérien supérieur régional continu grâce à la mise en œuvre de l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA) dans l'espace aérien supérieur avec une coordination civilo-militaire améliorée et la mise en œuvre des SARPS de l'OACI.

- b) *Sous résultat 2* : Faciliter le partage de données par le biais de bases de données régionales centralisées d'informations aéronautiques grâce à l'élaboration d'un cadre qui soutiendra le partage de bases de données régionales d'informations aéronautiques pour des opérations fluides.

2.5 Les parties prenantes de l'aviation telles que les ministères des États membres/partenaires responsables de l'aviation civile, les autorités de l'aviation civile (AAC), les exploitants d'aéroport, les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), les exploitants de compagnies aériennes, les organismes de formation aéronautique (OFA) et les organisations aéronautiques internationales/régionales/nationales/ Les associations sont des acteurs essentiels du programme et leur participation garantira la réalisation des résultats escomptés.

3. CONCLUSION

3.1 En conclusion, l'Assemblée est invitée à prendre note de l'état d'avancement des activités de transport aérien entreprises dans la région AO-AO-OI et à soutenir la mise en œuvre du programme comme indiqué dans le résumé analytique de ce document d'information.