



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Première réunion du Groupe Afrique - Océan indien de planification et de mise en œuvre du système de l'Aviation (AASPG/1)

Libreville, Gabon, 3 - 7 novembre 2025

Point 4 de l'ordre du jour : Mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de sécurité et de la navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans les plans régionaux de sécurité de l'aviation et de la navigation aérienne

4.7 Autres initiatives de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

Ratification des conventions internationales relatives à la sécurité et au bien-être des passagers dans la région AFI

(Note présentée par Association for a Sustainable Mobility in Africa - ASMAFRICA)

RESUME
<p>La présente note de travail met en lumière les lacunes persistantes dans la ratification et la mise en œuvre des instruments internationaux relatifs à la sécurité aérienne et à la protection des passagers dans la région AFI, dans un contexte où le tourisme africain connaît une forte croissance (74 millions d'arrivées internationales en 2024, +12 % comparé à 2023). Elle articule ces défis avec les engagements pris dans la Déclaration ministérielle de Luanda, qui prône la modernisation des infrastructures, la simplification des procédures et l'alignement des politiques de transport et de tourisme.</p> <p>Malgré une amélioration du taux d'accidents (6,38 accidents/million de secteurs en 2023) avec « zéro décès » pour certains segments, l'absence de ratification de la MC99 dans plusieurs États africains, combinée à la taxation non uniformisée dans la région AFI, à des infrastructures aéroportuaires obsolètes et à un déficit de compétences techniques, affaiblit la compétitivité régionale, la connectivité régionale, la capacité de la région à assurer une sécurité aérienne optimale et une protection juridique efficace des passagers.</p> <p>La réunion est invitée à :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Prendre note de l'importance stratégique de la MC99 pour la sécurité et le bien-être des passagers ; ● Encourager les États à accélérer leur processus de ratification et de mise en œuvre de la MC99 ; ● Renforcer les investissements dans les infrastructures et les capacités humaines ; ● Simplifier les régimes de visa et les formalités pour le tourisme intra-africain

<ul style="list-style-type: none"> ● Promouvoir une approche régionale intégrée via le RASP et l'eANP. 	
REFERENCE(S)	<ul style="list-style-type: none"> ● Convention de Montréal de 1999 (MC99), ● Annexe 6 - Protection des consommateurs à la Décision de Yamoussoukro ● Regional Aviation Safety Plan (RASP), ● Electronic Air Navigation Plan (eANP), ● Déclaration ministérielle de Luanda 2025 (Tourisme & Transport aérien) ● African Airlines Association (AFRAA) sur les taxes aériennes
<i>Objectifs stratégiques</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Sécurité aérienne ● Harmoniser les cadres juridiques et fiscaux pour une meilleure compétitivité ; ● Protéger efficacement les passagers et améliorer leur expérience de voyage ; ● Moderniser les infrastructures et mobiliser des financements innovants ; ● Intégration régionale (ZLECAf – MUTAA)

1. INTRODUCTION

PRESENTATION DE ASMAFRICA

- 1.1. ASMAFRICA est un Think Tank 100% panafricain, dont la mission est la promotion et la vulgarisation des enjeux sur la durabilité dans les secteurs de la mobilité ainsi que du transport des personnes et des marchandises en Afrique. L'ambition étant de faire entendre la voix, la position et l'expertise des africains, pour les africains, dans les instances et commissions régionales et internationales.
- 1.2. ASMAFRICA, c'est aussi un réseau de 25 membres experts actifs, y compris nos conseillers du bureau, de domaines d'expertises variés tels que Banque, Assurance, Droit, Audit, Ingénieurs, Experts Maritime, Aviation & Mobilité Urbaine, Chercheurs, spécialistes de Fonds d'Investissement, de Projets Carbones, Project Manager, Spécialiste en Communication et Digital.
- 1.3. Nous sommes originaires de diverses parties du continent et afro-descendants : Côte d'Ivoire - Mali - Mauritanie - Cameroun - Congo - Rwanda - Nigéria - Ghana – Gabon - Martinique - Guadeloupe et installés en Afrique ou en Occident.
- 1.4. Créée en janvier 2025, notre cérémonie de lancement en avril dernier a eu pour vocation de marquer le début officiel de nos travaux de recherches, de débats, de formation des entrepreneurs et vulgarisation des sujets de durabilité auprès de nos communautés.
- 1.5. Un Livre Blanc, plaidoyer pour le développement d'un transport durable, intégré et inclusif en Afrique, dont un chapitre a été présenté à l'African Climate Summit en septembre 2025, avec l'ambition de le présenter dans son intégralité à la prochaine COP30, prévue à Belém, au Brésil, en novembre 2025.

- 1.6. Soutenue par l'Union Africaine, l'UNFCCC et le Parlement Climatique Mondial, notre organisation s'attache à porter les préoccupations citoyennes sur des enjeux techniques liés à la mobilité durable tout en y apportant des solutions concrètes.

OBJECTIF DE NOS COMMENTAIRES

- 1.7. Le transport est une activité d'intérêt public et de développement économique et humain nécessaire au Continent Africain. Il contribue directement à la croissance, à l'intégration régionale, à la mobilité des populations et au développement des échanges économiques, sociaux et culturels.
- 1.8. A ce titre, il doit représenter un intérêt d'investissement public prioritaire pour les gouvernements africains, afin de soutenir la croissance, renforcer la connectivité du continent et améliorer le bien-être des populations.
- 1.9. Le droit de se déplacer est un droit humain fondamental garanti par l'article 13 de la Déclaration universelle des droits de l'homme depuis 1948.
- 1.10. La Convention de Montréal de 1999 (MC99) constitue un **instrument juridique** essentiel pour renforcer la protection des passagers, clarifier la responsabilité des transporteurs et soutenir la compétitivité des marchés aériens régionaux. Sa ratification est donc stratégique pour soutenir la vision portée par la Déclaration ministérielle de Luanda (2025), qui met l'accent sur la connectivité, les réformes réglementaires et les investissements dans les infrastructures aéronautiques et touristiques.

2. ANALYSE

LACUNES DE RATIFICATION ET PROTECTION INÉGALE DES PASSAGERS

- 2.1. La non-ratification de la Convention de Montréal de 1999 (MC99) par la majorité des États africains (seulement trois (03) pays l'ont ratifiée) entraîne une absence de cadre juridique harmonisé pour protéger les passagers en cas de retard, annulation ou perte de bagages.
- 2.2. Cela se traduit par l'absence de mécanismes clairs de compensation, une protection inégale des voyageurs selon les pays d'origine et de destination, ainsi qu'une perte de confiance des consommateurs, ce qui affaiblit l'image des compagnies africaines. Cette situation constitue également un frein à la compétitivité internationale des marchés aériens africains.
- 2.3. La ratification de la Convention de Montréal de 1999 (MC99) permettrait ainsi d'instaurer des droits uniformes pour les passagers, à l'image de ce qui existe déjà dans de nombreuses régions du monde, et d'améliorer la qualité des services offerts aux usagers.

MANQUE D'INTÉGRATION DU TRANSPORT AÉRIEN EN AFRIQUE ET OCEAN INDIEN

- 2.4. Le secteur du transport aérien en Afrique est confronté à un manque d'intégration structurelle qui nuit à sa compétitivité sur la scène internationale. Il se traduit par :
- des coûts de billets élevés, conséquence directe de la non-harmonisation des taxes aériennes et du non-respect des conventions internationales.
 - un manque de liaisons interafricaines et avec les États de l'océan Indien, ce qui limite la mobilité régionale et entrave le processus d'intégration économique.

- une absence de services adéquats aux passagers lors de perturbations, souvent due à la non-ratification de la Convention de Montréal de 1999 (MC99), représente un enjeu majeur pour la qualité du service offert.

2.5. Il devient urgent de promouvoir des hubs régionaux, qui permettent le partage de ciel et la création de champions régionaux du transport aérien. L'ensemble de ces problématiques fragmente le marché et compromet la réalisation des objectifs du Marché unique du transport aérien africain (MUTAA) ainsi que ceux de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf).

TAXATION NON UNIFORMISÉE : UN OBSTACLE STRUCTUREL MAJEUR

2.6. Les taxes, redevances et frais appliqués au transport aérien en Afrique figurent parmi les plus élevés au monde. En moyenne, chaque passager au départ international s'acquitte de 68 USD de taxes, soit près du double de la moyenne mondiale. Dans certaines zones, notamment en Afrique de l'Ouest et centrale, ce montant peut excéder 100 USD par passager. À titre indicatif, jusqu'à 70 % du coût total d'un billet d'avion est constitué de taxes et de charges diverses, entraînant des disparités fiscales majeures (AFRAA - taxes and charges study review, 2024).

2.7. Cette réalité crée un déséquilibre de compétitivité entre les pays africains, limite la mobilité au sein du continent et constitue un obstacle à l'attraction d'investissements privés dans le secteur aérien.

2.8. Pour y remédier, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a récemment adopté une stratégie visant à réduire de 25 % les taxes aériennes d'ici 2026. Cette initiative s'inscrit dans une volonté d'harmonisation fiscale et d'alignement avec les standards de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

INNOVATION, RÉGULATION ET IMPACTS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX

2.9. L'adoption d'outils numériques innovants tels que les plateformes en ligne associées à l'intelligence artificielle, la biométrie ou les solutions sans contact, ainsi que la simplification des démarches administratives (visas, formalités de voyage, contrôles), peut significativement accroître la compétitivité du transport aérien en Afrique, optimiser l'expérience des passagers et encourager la croissance de la demande.

2.10. Ces innovations combinées à une harmonisation de la fiscalité aérienne et à la ratification de la Convention de Montréal de 1999 (MC99), peuvent produire des effets positifs à moyen et long terme à savoir :

- Réduction des coûts pour les compagnies et les voyageurs grâce à des procédures allégées et plus efficaces ;
- Hausse de la demande et dynamisation du tourisme intra-africain par une mobilité facilitée ;
- Création d'emplois qualifiés dans l'aérien, et les services associés ;
- Renforcement de l'attractivité pour les investisseurs, notamment dans les infrastructures aéroportuaires et technologiques ;
- Amélioration de la connectivité régionale.

2.11. L'harmonisation réglementaire, notamment via le Regional Aviation Safety Plan (RASP) et le electronic Air Navigation Plan (eANP), est essentielle pour garantir l'interopérabilité des systèmes nationaux, réduire les écarts réglementaires et instaurer un marché aérien africain plus intégré et compétitif.

3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à

a) Accélérer la ratification de la MC99 dans les États non encore parties : Il est recommandé d'élaborer une feuille de route régionale structurée visant à accélérer la ratification et la transposition de la Convention de Montréal de 1999 (MC99) dans les États qui n'y ont pas encore adhéré. Cette feuille de route comprendrait la réalisation d'un diagnostic juridique national dans chaque pays, l'élaboration des textes d'application nécessaires, ainsi que la mise en place de mécanismes efficaces de règlement des litiges et de dispositifs d'information des passagers sur leurs droits.

b) Protection des passagers et information (court à moyen terme) : La protection des consommateurs doit être consolidée avec la ratification du MC99 et la mise en œuvre de l'Annexe 6 à la Décision de Yamoussoukro et les règlements de la African Civil Aviation Commission (AFCAC). Cette approche permettra d'assurer une application cohérente et homogène des droits des passagers à travers la région AFI. Elle pourrait être complétée par la création d'un portail unique d'information pour les passagers, centralisant les informations relatives aux droits, indemnisations, délais et voies de recours.

c) Harmoniser la taxation aérienne au niveau régional : Afin de renforcer la compétitivité des marchés aériens africains, il est essentiel de réduire et d'harmoniser les taxes et redevances aériennes dans une perspective de l'intégration régionale. Une stratégie commune permettrait directement une baisse du coût des billets, une stimulation de la demande et une amélioration de la connectivité intra-africaine.

d) Favoriser la création de plateformes régionales et renforcer les dessertes inter-africaines : Pour améliorer la mobilité et réduire la fragmentation du réseau aérien africain, il est recommandé de développer une stratégie continentale de création de hubs régionaux. Ces plateformes, adossées à des accords de partage de code et à des régimes de ciel ouvert, permettraient d'optimiser la connectivité entre les États africain, et à faire émerger des champions régionaux capables de concurrencer les hubs extra-continentaux et d'ancrer une dynamique économique locale.

e) Investir dans les infrastructures aéroportuaires : Le renforcement des capacités aéroportuaires passe par une priorisation ciblée des investissements dans les infrastructures airside (pistes, balisage, etc.), les équipements de maintenance et les aires de trafic. Parallèlement, il est recommandé de mobiliser des investissements innovants adossés à l'épargne domestique à long terme (fonds de pension, fonds souverains), afin de financer des projets aéroportuaires bancables et durables.

f) Simplifier les procédures de visa et encourager le tourisme intra-africain : La simplification des procédures d'entrée constitue un levier majeur pour stimuler la mobilité et le tourisme régional. La mise en place de régimes de visa multi-entrées, de procédures accélérées et de systèmes électroniques permettrait de faciliter les déplacements intra-africains tout en dynamisant les échanges économiques et culturels. La création d'un espace de libre circulation des personnes, sur le modèle de celui des biens encadrés par la ZLECAF, constituerait une avancée majeure permettant de booster le commerce intra-africain, la création d'espaces de réflexion académique et de recherche en Afrique et freinerait la fuite des cerveaux africains.

g) Renforcer la coopération intersectorielle (aviation - tourisme - innovation numérique) : Le développement du transport aérien doit être accompagné d'une coopération renforcée entre les secteurs de l'aviation, du tourisme, du commerce et de l'innovation. Cette approche intégrée favoriserait la création de chaînes de valeur régionales, tout en stimulant les investissements croisés et l'émergence d'écosystèmes économiques durables.