



REUNION SUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE DU TRANSPORT AERIEN EN AFRIQUE

Les outils d'amélioration de la réglementation

Par Mohamed TAIEB

INDICATEURS

Transport aérien en Afrique (source OACI):

Ü En 2012 , l'Afrique représente 2% du trafic mondial en PKT, 1% du trafic fret,

Ü L'évolution de trafic aérien est de 4,2% par rapport à 2011;

Ü Le tiers du trafic est réalisé par les compagnies Africaines,

Ü A l'horizon 2030, une évolution de 4,1% pour les passagers et de 3,1% pour le fret,

Politique aéronautique africaine

Ü Décision de Yamoussoukro: 14 novembre 1999

Ü Déclaration d'Abuja de 2012



En Afrique et en plus des Conventions Internationales, l'exploitation des services aériens est réglementée par les accords bilatéraux, la DY et la Déclaration d'Abuja!

Le transport aérien en Afrique souffre de cinq contraintes :

- ü Offre inadéquate de vols et de sièges;**
- ü Tarifs élevés ;**
- ü Niveau faible de sécurité et de sûreté; et**
- ü Défaillance des Autorités Aéronautiques et**
- ü Mise à niveau des Aéroports**



A QUELS SONT LES DÉFIS OPÉRATIONNELS, COMMERCIAUX ET LÉGAUX FACE À LA MULTITUDE RÉGLEMENTATIONS EN MATIÈRE DE PROTECTION DU CONSOMMATEUR, DE NORMES TECHNIQUES DE SÛRETÉ ET FACILITATION, ET DE SÉCURITÉ?

A1 Multitude réglementations en matière de protection du consommateur :

- üConvention Internationale (Varsovie et de Montréal 1999, Accord type SIR),
- üRésolution A37/20 et des recommandations de la 6ième ATC
- üRégionale(DY), sous régionale et
- ü Pays.

The Montréal Convention expressly recognizes the “importance of ensuring the protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution.”



Deux défis à relever pour sauvegarder les droits du consommateur:

- ü Vulgarisation du cadre réglementaire;
- ü Harmonisation du cadre réglementaire.

Recommandations : Inviter les États à

- ü Ratifier la Convention de Montréal de 1999;
- ü Soutenir la démarche de l'OACI pour l'établissement d'un guide pour la réglementation de protection du consommateur tel que recommandé par la 6ième conférence de transport aérien notamment le IP/1 présentée par le secrétariat à ATC/6 et
- ü Encourager la création d'associations non gouvernementales de défense des consommateurs de transport aérien.



A2 Normes techniques, Sécurité, sûreté, facilitations : Cadre réglementaire universel (OACI, ACI, IATA, Constructeurs,) ,régional (DY et Déclaration d'Abuja) et pays.

Audits systémiques OACI, IOSA FAA  **Plans d'actions**

Difficultés dans la mise en œuvre des plans d'actions :

Absence de volonté politique et de moyens matériels et humains!!!!



Recommandations : Inviter les États à

- Û Mettre en œuvre de la déclaration d'Abuja de 2012 et Imposer un calendrier de mise en œuvre;**
- Û Soutenir les Cers pour la mise en œuvre des Agences de Sécurité Aériennes;**
- Û Développer davantage la coopération avec la FAA, l'EASA et la coopération bilatérale.**

A l'image de l'OACI, l'UA devrait encourager les Cers à conclure des protocoles de coopérations entre elles qui pourraient améliorer l'efficacité des opérations de transport aérien et stimuler du même coup la croissance économique et la convergence de la réglementation



B L'approche traditionnelle cloisonnée de la gouvernance de l'industrie est-elle toujours adaptée à un système de transport aérien par nature global? Comment les activités de l'OACI en matière de concurrence équilibrée peuvent-elles favoriser l'émergence d'une compréhension plus unifiée de la concurrence dans le transport aérien international?

B1 L'approche traditionnelle cloisonnée de la gouvernance de l'industrie est-elle toujours adaptée à un système de transport aérien par nature global?

ùLa déréglementation du transport aérien dans le monde et malgré d'importantes différences observées entre les Etats quant au rythme et aux modalités de ces changements, contraignent l'autonomie des Etats et des acteurs étatiques dans la régulation du secteur de l'aviation civile sur une base nationale;

ùLe transport aérien est désormais imprégné de l'idée selon laquelle le mode de gouvernance par le marché est plus efficace qu'un mode de gouvernance par l'Etat

Recommandation :

Dans un monde de plus en plus structuré autour d'unités économiques régionales ou sous-régionales, l'accès aux marchés essentiels, souvent difficile, peut être facilité par une plus grande collaboration dans les questions d'aviation, notamment grâce à des partenariats étroits entre l'OACI et les organismes régionaux d'une part, d'autre part entre l'UA les CERS .



B2 Comment les activités de l'OACI en matière de concurrence équilibrée peuvent-elles favoriser l'émergence d'une compréhension plus unifiée de la concurrence dans le transport aérien international?

Perspective Africaine: Croissance du trafic aérien et évolutions institutionnelles

En Afrique, les Etats sont réticents aux changements : Mise en œuvre timides des politiques continentales et régionales (Déclaration et décision de Yamoussoukro, plan d'action des Cers, plan d'action suite aux audits OAC).

La prise en compte d'une thématique de développement durable pour considérer la croissance à long terme du transport aérien conduit à s'interroger sur les modes de régulation de ce secteur dans un contexte de gouvernance multi-niveaux

A première vue, le référentiel de marché et la notion de développement durable apparaissent antagonistes et irréconciliables

Ces évolutions conduisent ainsi à s'interroger sur la transformation du rôle de l'Etat, qui laisserait derrière lui le rôle d'Etat interventionniste pour investir celui d'Etat régulateur



Dans ce contexte, toute réflexion sur le transport aérien et le développement durable pose la question de la construction de l'intérêt général dans un cadre où les groupes d'intérêts sont appelés à avoir un rôle plus important.

Je termine mon intervention par un extrait du film : Ya t-il un pilote dans l'avion

L'hôtesse aux passagers : « Il n'y a aucune raison de s'alarmer. Garder votre calme. Nous vous souhaitons une bonne fin de vol. Si quelqu'un à bord sait piloter un avion, merci de me contacter de toute urgence »

Repenser le rôle de l'UA , des Cers et de la CAFAC .



Merci pour votre attention

