

REUNION DE L'OACI SUR LE DEVELOPPEMENT DU FRET AERIEN EN AFRIQUE
Centre de Conférence ECOBANK
2365, Boulevard du Mono
B.P. 4385 Lomé – Togo
5-7 août 2014

Synthèse des discussions du 5 août 2014, présentée par l'auteur le 6 août 2014 à la demande de la Présidence.

Merci M. le Président. Bonjour Mesdames et Messieurs.

Le fret aérien est un catalyseur de la croissance économique. Environ 35 pour cent du commerce mondial en valeur sont transportés par voie aérienne. Cette activité permet aux régions enclavées d'Afrique d'accéder aux marchés mondiaux, ce qui favorise la croissance et le développement du continent africain. Dans de nombreux secteurs économiques, le succès dépend d'une livraison rapide et fiable des produits, ce que seul le fret aérien est capable de fournir.

La Décision de Yamoussoukro a posé les fondations d'une stratégie africaine de développement durable du transport aérien, à travers l'harmonisation du cadre réglementaire de l'aviation et l'objectif de libéralisation de l'accès aux marchés. Toutefois, pour que l'Afrique puisse pleinement bénéficier des effets positifs de la décision de Yamoussoukro, notamment l'ouverture des routes aériennes et l'amélioration de la connectivité, une volonté politique accrue est nécessaire.

Le transport aérien repose sur l'existence d'un ensemble d'acteurs économiques et de techniques intégrées, une « chaîne de valeur ». L'exigence de sûreté doit aller de pair avec la facilitation. Parmi les améliorations possibles qui bénéficieraient à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement figure la soumission électronique des données. Une adoption généralisée de la Convention de Montréal de 1999 aurait également des effets bénéfiques majeurs.

La disponibilité des infrastructures joue un rôle déterminant dans le développement du transport de fret aérien et donc dans le développement économique en général. Il est essentiel d'envisager des méthodes de financement attractives, comme par exemple les partenariats public-privé, et autres « *joint ventures* ».

La formation de personnels qualifiés dans les différents secteurs intervenant dans le transport aérien est essentielle. Il est donc impératif de mettre en place ou de poursuivre les outils et méthodes de formation, tels que ceux existant dans le domaine du transport aérien des matières dangereuses.

L'impact des taxes, redevances et autres prélèvements sur l'aviation doit être attentivement analysé, en gardant à l'esprit le principe que « trop d'impôt tue l'impôt ».

Par ailleurs, il a été souligné que les responsables politiques doivent impérativement être en possession d'outils d'analyse et de données pertinents afin de pouvoir prendre les décisions qui permettent l'exercice des fonctions régaliennes des États tout en assurant la pérennité des opérateurs économiques.

Enfin, il est incontestable qu'une étroite coopération doit être maintenue et éventuellement renforcée, non seulement entre les États, afin d'harmoniser le cadre réglementaire du transport aérien de fret, mais également entre les différents acteurs de la chaîne d'approvisionnement du fret aérien.

Merci M. le Président.

Frédéric Malaud

Chef de Projet, Développement du Transport Aérien, OACI

ICAO MEETING ON AIR CARGO DEVELOPMENT IN AFRICA
ECOBANK Conference Center
2365, Boulevard du Mono
B.P. 4385 Lomé – Togo
5-7 August 2014

Summary of discussions of 5 August 2014, presented by the author on 6 August 2014 at the Chairman's request.

Thank you Mr. Chairman. Good morning ladies and gentlemen.

Air cargo is a catalyst for economic growth. Roughly 35 per cent of global trade by value is transported via air. Airfreight has allowed otherwise remote African regions to access world markets for agricultural and other products. The success of many economies and operations depends on rapid and reliable delivery in the best possible conditions—and airfreight is often the only transportation means to fulfill these requirements

The Yamoussoukro Decision established the foundations for Africa's strategy for the sustainability of air transport, through the harmonization of the aviation regulatory framework and the objective of liberalization of market access. However, in order for Africa to fully reap the benefits of the Yamoussoukro Decision, in particular the opening of air routes and the enhancement of connectivity, increased political will is necessary.

Air transport relies upon a set of economic operators and integrated techniques, as well as a « value chain ». The imperative of security must go hand in hand with facilitation. Among possible improvements which would benefit all the value chain is the electronic submission of data. Broad accession to the Montréal Convention 1999 would also have major benefits.

Availability of infrastructure plays a key role in air cargo's development. It is essential to explore attractive financing mechanisms such as Public-Private Partnerships, and other joint ventures.

Training of qualified personnel in different sectors of air transport is indispensable. It is thus imperative to put in place or strengthen training tools and methods, such as those existing in the area of the transport of Dangerous Goods.

The impact of taxes, charges and other levies on aviation must be carefully assessed, keeping in mind that excessive taxation may defeat its own purpose.

Besides, it was highlighted that political leaders must absolutely be provided with relevant analytical tools and data in order to take decisions allowing them to exercise sovereign State functions while protecting operators' economic sustainability.

Finally, there was universal support for the fact that close cooperation must be maintained and eventually strengthened not only between States, to harmonize the regulatory framework of air cargo, but only between different stakeholders of the air cargo value chain.

Thank you Mr. Chairman.

Frederic Malaud

Air Transport Development Manager, ICAO