

ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

## COMMISSION ÉCONOMIQUE

## Point 40 : Développement économique du transport aérien — Politique

POSITION DE L'AFRIQUE SUR LA LIBÉRALISATION DES SERVICES  
INTERNATIONAUX DE TRANSPORT AÉRIEN

[Note présentée par les 54 États contractants<sup>2</sup>, membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)]

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note énonce les progrès accomplis par les États africains dans la libéralisation du transport aérien en Afrique ainsi que la position de l'Afrique sur certains résultats de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), y compris les mécanismes de protection, la concurrence loyale, l'attribution des créneaux horaires, les restrictions frappant les vols de nuit, les autorisations pour les opérations de transport de marchandises, les taxes d'aviation et autres prélèvements, la mise en œuvre efficace des politiques et directives de l'OACI en matière de transport aérien.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- à prendre acte des informations présentées dans cette note de travail y compris les progrès accomplis par les États africains dans la libéralisation et le développement durable du transport aérien ;
- à instruire le Conseil à maintenir son appui et poursuivre son assistance dans le domaine de la libéralisation aux États par la formation, les séminaires régionaux ou d'autres activités semblables ;
- à exhorter les États membres à se servir des documents de politiques et d'orientation sur la libéralisation du transport aérien pour ce qui concerne l'accès aux marchés, l'attribution des créneaux horaires, les restrictions frappant les vols de nuits, et les mécanismes de protection ;
- à exhorter les États membres à maintenir leur appui à l'OACI considéré comme point focal dans la coordination du développement des systèmes de transport aérien durables ;
- à instruire le Conseil de continuer à faciliter la libéralisation du transport aérien international et d'appuyer la croissance du développement durable du transport aérien dans les États en développement.

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | Ce document de travail porte sur l'Objectif stratégique C – Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien   |
| <i>Incidences financières :</i> | Les activités mentionnées dans le présent document seront financées par les ressources disponibles au titre du budget ordinaire 2014-2016 et/ou par les contributions volontaires. |
| <i>Références :</i>             | Rapport de la sixième Conférence mondiale de transport aérien<br>Politique africaine de l'aviation civile (PAAC)<br>Décision de Yamoussoukro                                       |

<sup>1</sup> La version française est fournie par la CAFAC.

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

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le Système de transport aérien demeure l'un des principaux moteurs de la mondialisation. De la même façon, la mondialisation continue d'influencer la transformation du système de transport aérien. Cette dernière est mue non seulement par des facteurs internes tels que la technologie, la privatisation des composantes du système y compris les prestataires de services aéroportuaires, les prestataires de services de navigation aérienne et les compagnies aériennes, mais aussi par l'émergence des politiques sur la déréglementation et la libéralisation du transport aérien.

1.2 Un développement libéralisé, harmonieux et économiquement viable du transport aérien en favorise la pérennité et, de ce fait, l'Afrique continue d'appuyer et de promouvoir la libéralisation progressive du transport aérien international. Toutefois, la réalisation effective des objectifs de la libéralisation exige la mise en place de mécanismes de protection afin de garantir une concurrence loyale, la sécurité, la sûreté, la préservation de l'environnement et la protection des consommateurs, et la mise en place de mécanismes de résolution des conflits en vue de permettre une participation effective et des retombées optimales au bénéfice de tous les États contractants.

## 2. MISE EN ŒUVRE DE LA LIBÉRALISATION

2.1 Afin de promouvoir la libéralisation sur la base de la Décision de Yamoussoukro, l'Afrique, par le truchement de la CAFAC et des regroupements économiques régionaux, a pris d'importantes mesures pour la création d'un cadre réglementaire et institutionnel harmonisé pour la gestion de la libéralisation. La dernière en date étant la Politique africaine de l'aviation civile (PAAC), approuvée par les Chefs d'États et des gouvernements africains, et qui fournit un ensemble de règles ou de principes communs qui s'appliqueront de façon uniforme à l'ensemble du continent. Cette politique vise à faciliter la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro qui sert de cadre pour la libéralisation du transport aérien en Afrique.

2.2 L'Afrique continue de faire beaucoup d'efforts pour gérer le processus de la libéralisation de manière compréhensive par l'application totale de la Décision de Yamoussoukro. Toutefois, des contraintes engendrées par les obstacles indirects de l'accès aux marchés tels que les exigences des visas, les restrictions douanières, le monopole des services fournis par les prestataires de services aéroportuaires et de navigation aérienne, les opérations de manutention au sol, etc., perdurent. Le niveau d'accès aux marchés souhaité sans l'élimination de ces obstacles continue de freiner le développement durable des services du transport aérien en Afrique et dans le monde dans son ensemble.

## 3. EXPOSÉ

3.1 Pour assurer la pérennité d'un système de transport aérien, les sources de divergence telles que les restrictions frappant les vols de nuit, l'attribution des créneaux horaires, la concurrence déloyale, la prolifération des taxes et prélèvements, entre autres, doivent être résolues par la concertation et l'application des directives de l'OACI, selon le cas.

3.2 Les États africains sont conscients des résultats de la sixième Conférence mondiale de transport aérien, au cours de laquelle ces questions ont été largement débattues et des recommandations de grande portée formulées. Cependant, il importe de relever que ces questions continuent de créer des déséquilibres et des distorsions sur le marché qui sont particulièrement préjudiciables aux États en développement dont les compagnies aériennes opèrent sur des aéroports en dehors du continent où la question d'attribution des créneaux horaires est déterminante puisque des droits de trafic sans créneau ne

peuvent être considérés comme tels. Cette situation est désavantageuse pour la plupart de transporteurs africains opérant sur des aéroports en dehors du continent.

3.3 Les États africains félicitent l'OACI et approuvent les résultats de la sixième Conférence mondiale de transport aérien, y compris les priorités établies dans la mise en œuvre des recommandations. Toutefois, ils sont d'avis qu'il serait plus prudent de faire passer les recommandations suivantes au statut de priorité A à l'Appendice C du document de travail xxxx du Secrétariat de l'OACI vu qu'elles sont essentielles pour la pérennité du transport aérien, en Afrique surtout :

- Recommandation 2.6/1d portant sur « l'analyse et les orientations relatives à l'incidence des taxes et autres prélèvements sur le transport aérien » ;
- Recommandations 1.1/1e, 2.1/3d, 2.2/1b, 2.5/1c, 2.8/1d et recommandations 1.1/2e, 2.6/1c, 2.7/3c consistant à « promouvoir et encourager les États à utiliser les orientations politiques de l'OACI sur la réglementation et la libéralisation du transport aérien et appuyer les États dans leurs efforts de libéralisation, par le biais d'ateliers de formation, de séminaires régionaux ou d'activités similaires dans la limite des ressources disponibles ».

3.4 L'Afrique reconnaît qu'il est particulièrement important de trouver un équilibre entre l'aire de compétence des autorités de la concurrence et celle des institutions chargées de la réglementation de l'aviation, surtout lorsque ces deux parties distinctes appliquent les règles de la concurrence en matière de transport aérien. Par conséquent, l'Afrique appuie la recommandation de l'OACI relative à la création d'outils offrant un espace d'échanges semblable à la Commission internationale de navigation aérienne (CINA), permettant aux États de promouvoir des approches réglementaires plus cohérentes dans le transport aérien international. Cela pourrait constituer un élément clé pour le développement du secteur.

## 4. RECOMMANDATIONS

4.1 Les États africains demandent par la présente à l'OACI d' :

- a) instruire le Conseil à maintenir son appui et poursuivre son assistance dans le domaine de la libéralisation aux États par la formation, les séminaires régionaux ou d'autres activités semblables ;
- b) exhorter les États membres à se servir des documents de politique et d'orientation sur la libéralisation du transport aérien pour ce qui concerne l'accès aux marchés, l'attribution des créneaux horaires, la restriction frappant les vols de nuit et les mécanismes de protection ;
- c) exhorter les États membres à maintenir leur appui à l'OACI considéré comme point focal dans la coordination du développement des systèmes de transport aérien durables ;
- d) instruire le Conseil de continuer à faciliter la libéralisation du transport aérien international et d'appuyer la croissance du développement durable du transport aérien dans les États en développement.