



NOTE DE TRAVAIL

SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif

Point 2.4 : Concurrence loyale

CONCURRENCE LOYALE ET TRANSPORT AÉRIEN EN AFRIQUE

(Note présentée par 54 États membres¹,
membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC))

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail, soumise par 54 États d'Afrique, présente la Décision de Yamoussoukro, portant entente sur la politique de libéralisation du transport aérien en Afrique, et le régime de concurrence, tous deux élaborés en tant qu'excellente réplique aux défis des économies petites et en développement qui cherchent à participer impérativement au transport aérien et à contribuer au marché mondial.

La note de travail contient une description des règles de désignation consacrées dans la Décision de Yamoussoukro, de son caractère multilatéral et des conditions d'admissibilité, autant d'éléments qui représentent une occasion unique pour régler la concurrence à l'échelle mondiale et une réponse aux préoccupations quant à la propriété.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver les recommandations figurant au paragraphe 5.

Références :

Les références ATConf/6 peuvent être consultées sur le site
www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INTRODUCTION

1.1 Adoptée en 1999, la Décision de Yamoussoukro propose une gamme parfaite d'occasions permettant aux États africains d'assurer les activités de transport aérien commercial sur leur territoire tout en veillant à ce qu'aucun État ne pâtisse de sa faiblesse relative dans le domaine du transport aérien. Elle permet, en outre, d'éviter un retour au protectionnisme.

¹ 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, Sud-Soudan, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

1.2 Si elle est menée de manière rationnelle, l'expérience africaine pourrait avoir une incidence sur la perception du transport aérien sur le continent et des désignations africaines dans les accords bilatéraux de transport aérien.

2. MÉCANISMES DE PROTECTION

2.1 Les arguments souvent avancés pour expliquer le retard dans la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro sont a) la crainte que les plus gros transporteurs africains ne fassent qu'une bouchée des « transporteurs nationaux » de moindre envergure; b) la taille du marché national qui ne peut supporter de gros transporteurs ni les coûts relatifs à l'expansion des installations aéroportuaires et de la navigation aérienne ; c) la probabilité que des passagers indésirables en provenance d'autres pays infestent les économies d'autres états ; et d'autres arguments d'ordre sociopolitique.

2.2 Les mêmes arguments sont brandis dans le débat actuel sur les transporteurs étrangers dominant le marché africain et se prévalant, entre autres, de la sixième liberté de l'air.

2.3 Ces arguments, sans doute fondés, expliquent que l'on réclame des mécanismes de protection.

2.4 Il faut aussi se demander si un État ou un bloc économique donné s'est doté d'un cadre efficace pour la réglementation de la concurrence avant la libéralisation, sachant que moins de vingt pour cent des pays africains disposent d'une législation générale sur la concurrence. Ceci justifie que l'on exige la mise en place d'un cadre réglementaire régional comme condition nécessaire à la libéralisation totale conformément à Décision de Yamoussoukro.

2.5 Si elle était envisagée comme un moyen d'encourager l'exploitation régulière et de prévenir les abus, la législation sur la concurrence ne serait pas perçue comme une mesure d'ordre sociopolitique visant à instaurer des règles équitables mais comme une mesure destinée à s'assurer que les exploitants s'engagent dans des transactions commerciales régulières en vertu de règles régulières.

2.6 Certes, on pourrait considérer que l'expérience particulière de l'Afrique consistant à élaborer un cadre réglementant la concurrence dans le secteur du transport aérien est l'expression d'un besoin de mécanismes de protection ou encore une tentative d'uniformiser les règles du jeu dans la phase de transition vers un marché libéralisé conformément à la Décision de Yamoussoukro. Pourtant, les mesures adoptées sur le continent pourraient contribuer à la formulation de solutions novatrices dans la recherche d'un équilibre entre les activités de transport aérien commercial et l'obligation dévolue à chaque État de protéger et de renforcer son économie.

3. ÉTAT DE L'EXPÉRIENCE AFRICAINE

3.1 En raison du retard de dix ans accusé par l'Afrique dans la mise en œuvre du train de mesures prescrites par la Décision de Yamoussoukro, une étude a permis de définir un certain nombre de solutions auxquelles les pays africains en développement peuvent recourir pour :

- a) Réaliser la déréglementation du secteur du transport aérien en Afrique ;
- b) Assurer une exploitation équitable et équilibrée du transport aérien intra-continentale et intra-régionale ;

- c) Traiter de manière effective toute pratique perçue comme déloyale, l'abus de position dominante et d'autres formes de déséquilibre économique causé par des exploitants africains et non africains.

3.2 L'étude en cours réalisée à la demande de l'Union africaine, sous l'autorité de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et pour son bénéfice, vise à :

- a) Autoriser la CAFAC, en tant qu'organe d'exécution, à gérer et à superviser la libéralisation du transport aérien en Afrique ;
- b) Assurer la liaison avec les autorités régionales au titre de la Décision de Yamoussoukro pour la mise en œuvre effective de la Décision, notamment la mise en place d'un régime de concurrence harmonisé sur les plans régional et continental ;
- c) Habilitier la CAFAC à imposer des sanctions, au besoin ;
- d) Habilitier la CAFAC à recourir à divers moyens de règlement des différends, y compris aux tribunaux, le cas échéant.

3.3 L'étude contient un projet de règles harmonisées sur la concurrence qui s'appliqueraient aux prestataires de services de transport aérien africains et non africains, notamment les transporteurs aériens, les exploitants d'aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne. La réglementation sur la concurrence harmonise les règles en vigueur dans les communautés régionales africaines.

3.4 Le projet assure la réglementation de l'exploitation inter-États, intra-régionale (intra-continente) et interrégionale (intercontinentale). Il définit aussi le rôle de l'organe d'exécution et des autorités régionales au titre de la Décision de Yamoussoukro dans la réglementation de la concurrence. Tel qu'indiqué, il ne se limite pas aux transporteurs africains admissibles mais il s'applique aussi aux transporteurs non africains et aux autres prestataires de services dans un ou plusieurs pays africains.

3.5 Il est prévu que la somme d'activités actuelle, sur les plans continental et régional, permette la mise en œuvre de mesures visant à assurer une libéralisation effective et la supervision de l'environnement concurrentiel en se servant des outils offerts par le régime de concurrence harmonisé.

3.6 Ainsi, avec l'application du concept de bien public et des règles de concurrence harmonisées sur les plans régional et continental, les conditions sont réunies pour une croissance du trafic aérien à l'intérieur des régions, à l'intérieur du continent et au-delà.

4. AVENIR DE L'EXPÉRIENCE AFRICAINE EN MATIÈRE DE CONCURRENCE DANS LE TRANSPORT AÉRIEN

4.1 Les règles de concurrence harmonisées habilitent l'organe d'exécution et, à par son truchement, les autorités régionales au titre de la Décision de Yamoussoukro à appliquer les règles sur la concurrence aux transporteurs tiers, qu'ils soient africains ou pas. Les pouvoirs conférés aux autorités régionales et à l'organe d'exécution permettent à l'autorité réglementaire d'examiner, en profondeur et au cas par cas, les pratiques qui ont cours pour déterminer s'il y a eu violation des règles et, le cas échéant, infliger des pénalités.

4.2 Les mesures ci-dessus et d'autres mesures sont, avant tout, destinées à renforcer le transport aérien inter et intra-régional comme une activité commerciale régulière qui ne nécessite qu'une réglementation en matière de sécurité et de sûreté.

4.3 Si elle est menée à son terme, l'expérience africaine, s'appuyant sur les atouts de pays relativement pauvres pour développer les infrastructures nécessaires au continent, pourrait déboucher sur l'acceptation du transporteur africain dans les clauses de désignation des accords bilatéraux de transport aérien conclus par les États africains et les États non africains.

4.4 Quant aux assurances de nature psychologique, elles sont obtenues grâce aux synergies réalisées.

5. **RECOMMANDATIONS**

5.1 La Conférence est invitée à prendre en compte l'expérience africaine pour mettre en place des mécanismes de protection et régler la concurrence, à l'échelle mondiale.

— FIN —