



**Le Marché  
unique du  
transport  
aérien africain**

**Un projet phare de  
l'agenda 2063**



Libéraliser le ciel africain grâce à la mise en place des principes de la Décision de Yamoussoukro pour accroître la connectivité aérienne et améliorer les tarifs, pour favoriser le développement durable du transport aérien en Afrique, pour contribuer à la croissance économique, à la création d'emplois et à l'intégration économique du continent.



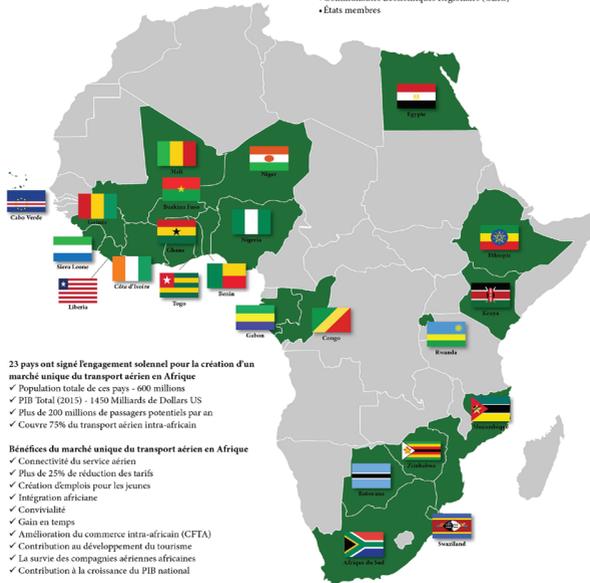
## MARCHÉ UNIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN EN AFRIQUE (SAATM)

### - Projet phare de l'Agenda 2063 de l'UA -

Déclaration de l'UA portant création du SAATM - Doc OCL/87120001

#### Institutions du SAATM

- UA/Council exécutif
- CTS-TIHET
- Groupe de travail ministériel
- Organe de suivi du YD (CUA, CEA, CAFAC, AFRAA, CERs)
- Agence d'exécution du YD (CAFAC)
- Communautés Economiques Régionales (CERs)
- États membres



23 pays ont signé l'engagement solennel pour la création d'un marché unique du transport aérien en Afrique

- ✓ Population totale de ces pays - 600 millions
- ✓ PIB Total (2015) - 1450 Milliards de Dollars US
- ✓ Plus de 200 millions de passagers potentiels par an
- ✓ Couvrent 75% du transport aérien intra-africain

#### Bénéfices du marché unique du transport aérien en Afrique

- ✓ Connectivité du service aérien
- ✓ Plus de 25% de réduction des tarifs
- ✓ Créations d'emplois pour les jeunes
- ✓ Intégration africaine
- ✓ Convivialité
- ✓ Gain en temps
- ✓ Amélioration du commerce intra-africain (CFTA)
- ✓ Contribution au développement du tourisme
- ✓ La survie des compagnies aériennes africaines
- ✓ Contribution à la croissance du PIB national

#### Bénéficiaires

- ✓ Les africains
- ✓ Les compagnies aériennes
- ✓ les aéroports
- ✓ les services de contrôle de trafic aérien
- ✓ l'industrie du tourisme,
- ✓ les transitaires
- ✓ les passagers
- ✓ d'autres usagers

*Soutenir le libre circulation des personnes et des biens en Afrique!*

- Les pays ayant signé l'engagement solennel
- Les pays n'ayant pas encore signé l'engagement solennel

Les pays qui ont signé l'engagement solennel d'ouvrir immédiatement leurs marchés respectifs de transport aérien et ce, sans conditions, pour la mise en oeuvre complète du YD (Conférence/UA/Engagement/XXIV)

Date de lancement: Juin 2017

#### Compagnies aériennes communautaires



## DECLARATION SUR LA CREATION D'UN MARCHÉ UNIQUE DU TRANSPORT AERIEN EN AFRIQUE

Doc. EX.CL/871(XXVI)

**NOUS**, chefs d'Etat et de gouvernement de l'Union africaine, réunis à Addis-Abeba (Ethiopie), les 30 et 31 janvier 2014, à l'occasion de la vingt-quatrième session ordinaire de la Conférence;

Considérant:

- I. l'Acte constitutif de l'Union africaine adopté le 11 juillet 2000 à Lomé (Togo), en particulier les articles 14, 15 et 16 qui confient à la Commission de l'Union africaine la coordination des secteurs de la communication, du tourisme et des transports;
- II. le Traité portant création de la Communauté économique africaine adopté à Abuja (Nigéria) en juin 1991;
- III. la Déclaration **Assembly/Au/Decl.2 (XVIII)** de la dix-huitième session ordinaire de la Conférence tenue à Addis Abeba (Éthiopie), en janvier 2012 et ayant adopté le Programme pour le Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA) comme cadre stratégique d'orientation unique pour le développement des infrastructures en Afrique;
- IV. la Décision du conseil exécutif **EX.CL/Dec.826(XXV)** approuvant le rapport de la troisième session de la Conférence des ministres des transports de l'Union africaine (CAMT);
- V. la Décision du conseil exécutif **EX.CL/Dec.821(XXV)** visant à inclure dans l'Agenda 2063 de l'Union africaine, la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation des marchés du transport aérien en Afrique, notamment la création d'un marché unique de l'aviation en Afrique;

**Rappelant** la Décision **Assembly/Au/Dec.394 (XVIII)** adoptée par la Conférence lors de sa dix-huitième session ordinaire tenue à Addis Abeba (Éthiopie), les 29 et 30 janvier 2012 dont le thème porte sur l'intensification du commerce intra-africain et l'accélération de la création de la Zone de libre-échange continentale;

**Préoccupés** par la lenteur de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation des marchés du transport aérien en Afrique;

**Conscients** de la volonté politique manifestée par un certain nombre d'Etats de jouer le rôle de fer de lance de la libéralisation des marchés du transport aérien sur le continent et la nécessité d'encourager d'autres Etats à faire de même;

# 1. Qu'est-ce que c'est que le Marché unique du transport aérien africain (MUTAA)?

Le Marché unique du transport aérien africain (MUTAA) est un projet phare de l'Agenda 2063 de l'Union africaine (UA), une initiative de l'Union africaine visant à créer un seul marché unifié du transport aérien en Afrique, à libéraliser l'aviation civile sur ce continent et à y impulser l'intégration économique. Lors de la commémoration du cinquantième anniversaire de l'OUA/UA en 2013, les dirigeants de l'Union africaine (UA) ont exprimé le désir de donner un nouvel élan plus ambitieux au programme de développement et d'intégration socio-économique du continent. Au cours de cet événement, l'Agenda 2063 de l'Union africaine (UA) a été élaboré, il comprend certains projets phares sélectionnés en fonction de leur fort potentiel à changer définitivement la face de l'Afrique pendant cette période. Parmi ces projets figurent la création d'un marché unique du transport aérien africain et l'adoption d'un passeport africain.

## Quelles sont les origines de ce marché?

En 2015, l'Assemblée des Chefs d'État et de gouvernement a adopté la Déclaration (Doc. Assemblée/UA/Décl.1 (XXIV)) sur la création d'un marché unique du transport aérien en Afrique et s'est aussi compromis (Assemblée/CUA/Obligation/XXIV) à appliquer immédiatement les principes de la Décision de Yamoussoukro qui consistent à lancer le Marché unique du transport aérien africain d'ici à 2017.

Onze États membres africains ont adhéré à la Déclaration et se sont solennellement engagés à l'entériner afin de créer le marché unique. Ces États membres se sont constitués en groupes de travail ministériels chargés de suivre la mise en œuvre du marché unique et de sensibiliser d'autres États membres pour qu'ils adhèrent à ce marché. La Commission de l'Union africaine a été chargée de coordonner et de faciliter la mise en place du Marché unique du transport aérien africain. Les onze premiers États signataires qui se sont engagés sont les suivants : le Bénin, le Cap Vert, la République du Congo, la Côte d'Ivoire, l'Égypte, l'Éthiopie, le Kenya, le Nigéria, le Rwanda, l'Afrique du Sud et le Zimbabwe. Cet engagement solennel reste ouvert aux autres États.

## 2. Les principales caractéristiques du Marché unique du transport aérien africain

Le Marché unique du transport aérien en Afrique sera lancé grâce à l'application **immédiate** des principes de la Décision de Yamoussoukro (DY) de 1999. L'idée de libéraliser le transport aérien en Afrique est née en 1988 au moment de l'adoption de la Déclaration de Yamoussoukro, suivie dix ans plus tard par la Décision de Yamoussoukro (1999). La décision a ensuite été approuvée par l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'UA (décision AHG/ OUA/CEA/Décl.1 (IV)) à Lomé (Togo) en juillet 2000, dans le cadre du traité instituant la Communauté économique africaine (Traité d'Abuja). Ce traité est entré en vigueur en août 2002, une fois la période de transition de deux ans expirée.

La **Décision de Yamoussoukro de 1999** prévoit la libéralisation complète des services de transport aérien à l'intérieur du continent africain, le libre accès au marché, les droits complets de trafic de première, deuxième, troisième, quatrième et cinquième libertés pour les services aériens réguliers et pour le fret aérien des compagnies qualifiées. Elle supprime la restriction à la propriété dans le secteur et prévoit la libéralisation complète des vols, des tarifs et du cabotage. Elle propose également des critères d'éligibilité pour les transporteurs communautaires africains, des normes de sécurité et de sûreté, des mécanismes de concurrence loyale, un règlement des différends ainsi qu'une meilleure protection des consommateurs.

L'octroi des droits de trafic de cinquième liberté est important pour le développement du marché intra-africain. Ces droits applicables aux programmes de vols permettent à un transporteur africain qualifié de voler entre deux autres pays africains à partir de son pays ou d'achever son vol dans son pays. Un exemple : puisque l'Égypte, le Kenya et l'Afrique du Sud font partie du même marché unique, les compagnies comme South African Airways pourront proposer des vols Johannesburg-Nairobi-Le Caire ou comme Egypt Air pourra offrir des destinations comme Le Caire-Nairobi-Johannesburg avec le droit de prendre et de déposer des passagers à des escales intermédiaires. Il est également important que ce marché unique des transports aériens africains assouplisse les critères en matière d'octroi de visa pour les Africains.

Avec l'application intégrale de la Décision de Yamoussoukro, le marché unique finira par devenir un **espace aérien commun**, et aboutira à la suppression des accords bilatéraux de services aériens entre les États membres. Le nouveau trafic intra-africain permettra à des compagnies aériennes de voler à l'intérieur du continent africain selon les nouvelles normes économiques et financières du marché. Ce nouveau marché s'efforcera de libéraliser le commerce des services, de

renforcer la libre circulation des marchandises, d'améliorer les investissements transfrontaliers dans l'industrie, de reconnaître le statut des compagnies aériennes communautaires appartenant à des ressortissants africains dotés d'agences de supervision de la sécurité compétentes, de mettre en place des normes de sûreté, techniques, et de sécurité de haut niveau, de fonder une réglementation de la concurrence harmonisée et de revoir les conditions d'octroi de visa afin de renforcer la libre circulation des Africains sur le continent. Le Marché unique du transport aérien africain protégera également les droits fondamentaux du consommateur par le biais de sessions de négociation et d'arbitrage proposées par le Mécanisme de règlement des différends, mécanisme qui sera composé d'une chambre de recours et d'un tribunal arbitral.

### 3. Les Institutions du Marché unique du transport aérien africain

L'Union africaine (UA) est globalement responsable des politiques pour l'industrie aéronautique en Afrique et son objectif est d'accélérer l'intégration politique et socioéconomique du continent. L'Assemblée de l'UA, composée de tous les chefs d'État ou de gouvernement des États membres, est le plus haut organe décisionnel de l'UA. La Commission de l'Union africaine (CUA) se charge de l'application de ses décisions. L'application des principes de la Décision de Yamoussoukro se fait actuellement sous la supervision du Comité technique spécialisé (CTS) sur le transport, l'infrastructure transcontinentale et interrégionale, l'énergie et le tourisme.

Les institutions créées pour l'application des principes de la DY sont les suivantes :

- **L'Organe de surveillance.** Le rôle de l'Organe de surveillance est d'assister le sous-comité du Transport aérien composé des ministres africains responsables de l'aviation civile dans le suivi de l'application de la Décision. Ses membres comprennent aussi la Commission de l'Union africaine (CUA), la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA/ONU), la Commission africaine de l'aviation civile (CAAC) et l'Association des compagnies aériennes africaines (ACAA). Les Communautés économiques régionales (CER) peuvent également aider l'Organisme de surveillance, le cas échéant.
- La Décision de Yamoussoukro prévoyait également la création de **l'Agence d'exécution** du transport aérien africain, chargée de superviser et de gérer la libéralisation du

secteur aérien en Afrique. **L'Agence d'exécution** a finalement été créée en 2007, lors de la troisième Conférence des ministres responsables du transport aérien de l'UA tenue à Addis-Abeba (Éthiopie) en mai 2007. Elle a confié ses fonctions à la Commission de l'aviation civile africaine (EX.CL/Déc./359 (XI))

- La DY prévoit également la création d'un **Tribunal africain de l'aviation** afin de faciliter le mécanisme de règlement des différends tandis que les **Communautés économiques régionales** sont chargées de faciliter et de coordonner l'application de la Décision dans leurs États membres. À ce jour, il existe huit CER qui sont reconnues par l'UA, chacune établie dans le cadre d'un traité régional différent. Les CER jouent un rôle régional et permettent de faciliter l'application des principes de la Décision.

Les États membres et leurs respectives autorités chargées de l'aviation civile sont responsables du maintien des normes minimales de sûreté et de sécurité, conformément aux directives de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et à leurs lois nationales. Les compagnies aériennes jouent également un rôle majeur au moment d'influencer les politiques dans le continent. De nombreuses compagnies aériennes sont membre de l'Association des compagnies aériennes africaines (ACAA), association chargée de protéger l'intérêt général de ses membres. La création du Marché unique du transport aérien africain est fortement soutenue par les membres de l'ACAA qui représentent 85% de l'ensemble du transport international des compagnies aériennes africaines.

Le **Groupe de travail interministériel** est composé d'États membres africains signataires de l'engagement solennel et a trois fonctions principales : (i) suivi des avancées de la mise en place du marché unique (ii) assistance et conseils et (iii) lancement des campagnes de sensibilisation auprès des États membres pour qu'ils adhèrent au marché unique. Chaque ministre du Groupe de travail a notamment la responsabilité de créer un environnement propice à l'application intégrale de Yamoussoukro dans son pays respectif. Cela comprend un travail de sensibilisation auprès des autres ministres et au sein de l'État, et un travail de facilitation de la mise en place du marché unique. Le Groupe de travail est ouvert aux États qui souhaiteraient rejoindre le marché unique plus tard. Le Groupe de travail ministériel bénéficie du soutien technique d'experts du secteur aérien de leurs pays, de l'UAC, de la CAFAC et des CER, ainsi que d'autres acteurs fondamentaux qui sont responsables de la préparation de ses réunions. Le Groupe a depuis adopté son règlement intérieur et a élaboré une feuille de route des activités particulières, non seulement pour appliquer la DY mais aussi pour mettre en place le marché unique, qui sera lancé en janvier 2018. Enfin nous comptons sur des institutions pour mettre en œuvre le **Mécanisme de règlement des différends**.

## 4. Comment le Marché unique du transport aérien africain est-il réglementé ?

Afin de favoriser une industrie du transport aérien sûre, sécurisée, efficace, abordable et durable en Afrique, il est important de disposer d'un cadre réglementaire approprié qui permette de gérer ce secteur efficacement. La **Politique africaine de l'aviation civile** (PAAC) est le document du cadre général qui fournit la vision et les objectifs stratégiques de l'Aviation civile africaine. La Politique préconise un marché du transport aérien libéralisé, concurrentiel et commun en Afrique grâce à l'application intégrale de la Décision de Yamoussoukro de 1999.

En 2014, les ministres du secteur des transports ont approuvé le texte réglementaire de la Décision de Yamoussoukro, et notamment (a) les **Pouvoirs et les fonctions de l'Agence d'exécution** (b) les **Règles de concurrence** ; (c) le **Règlement sur la protection du consommateur** et (d) le **Mécanisme de règlement des différends**. Les textes institutionnels et réglementaires ont ensuite été adoptés en mars 2017 par le Comité technique sectoriel sur les transports, l'énergie et le tourisme. L'Agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro a pour mandat d'assurer le bon fonctionnement du marché unique en appliquant les règles de concurrence et la réglementation en matière de protection du consommateur afin d'offrir des opportunités justes et équitables à tous les acteurs du marché intra-africain de l'aviation libéralisé, de promouvoir une concurrence saine et de protéger les droits des consommateurs.

Les **règles de concurrence** prévoient des dispositions qui interdisent tout accord et/ou pratique concertée qui affecte la libéralisation des services du transport aérien intra-africain et qui peuvent prévenir, restreindre ou dévier la concurrence. Ce texte porte également sur les règles relatives à l'abus de monopole, aux subventions, aux mesures de sauvegarde et à la non-discrimination dans l'application des réglementations nationales. La **réglementation sur la protection des consommateurs** couvre les droits des consommateurs de services de transport aérien en Afrique, la protection contre les traitements injustes dans la prestation de services et propose un système d'indemnisation aux passagers victimes de non-respect de leurs droits par les prestataires de services du secteur aérien.

Elle interdit les pratiques injustes, trompeuses et discriminatoires. Elle oblige également les prestataires de services à offrir une assurance pour dommage aux tiers adéquate, à fournir des informations aux passagers et à indemniser les passagers en cas de vols retardés, d'annulation, de refus d'embarquement, de déclassé et de changement d'itinéraire, selon le cas.

La Décision de Yamoussoukro fournit également un cadre pour le règlement des différends. Le cadre a été défini dans le Mécanisme de règlement des différends, permettant que la négociation et l'arbitrage soient le principal mode de règlement des différends. Cela n'exclut la possibilité que des tribunaux, des sessions de médiation et d'autres procédures d'appel soient utilisés. Le Mécanisme de règlement des différends prévoit la création d'un Comité d'appel et d'un Tribunal arbitral de l'aviation, qui doivent tous deux être établis au sein des structures de l'Union africaine.

L'industrie de l'aviation civile internationale est historiquement très réglementée conformément au principe de la souveraineté de l'État sur son espace aérien et aux devoirs pour les États de négocier l'accès à leur marché aérien sur une base bilatérale. La Décision de Yamoussoukro a incorporé certains de ces principes et demande aux États membres de négocier des accords bilatéraux sur les services aériens conformément aux principes de la DY. Le bilatéralisme crée un marché fragmenté surtout quand des États continuent de protéger leurs transporteurs nationaux en privant les compagnies aériennes africaines qualifiées des droits garantis par la Décision de Yamoussoukro. Dans le cadre du MUTAA, les États membres devraient disposer d'un protocole juridique multilatéral commun qui garantisse l'accès au marché, élimine l'accord bilatéral sur les services aériens pour le trafic intra-africain et harmonise les réglementations nationales pour qu'elles soient conformes à tout cadre réglementaire continental.

## **5. Répondre aux normes de sûreté et de sécurité dans le cadre du MUTAA**

L'accomplissement des normes de sûreté et de sécurité est essentiel à la bonne marche du Marché unique du transport aérien africain. À cet effet, la Commission africaine de l'aviation civile collabore avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans le cadre de son initiative intitulée «Aucun pays laissé de côté» pour renforcer la sûreté et la sécurité de l'aviation civile en Afrique par l'intermédiaire d'un Plan intégral d'application des normes de sécurité aérienne en Afrique (AFI SAFPLAN ) et d'un Plan intégral d'application régionale des normes de sécurité aérienne (AFI SECFAL) et de facilitation des programmes en Afrique.

Les ministres africains responsables du transport aérien ont déjà mis en place des objectifs de sécurité aérienne (objectifs de sécurité d'Abuja) et défini des objectifs appropriés en matière de sécurité (objectifs de sécurité et de facilitation de Windhoek) pour le continent, afin de s'assurer que les États membres et les compagnies aériennes respectent les normes

minimales de sûreté et de sécurité conformément aux directives de l'OACI. Pour harmoniser les réglementations et le niveau de sûreté et de sécurité à l'échelle continentale, l'OACI aide également les États membres à mettre en place des Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), des Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) et, dans certains cas, des Agences de supervision de la sûreté et de la sécurité de l'aviation civile (CASSOA) à l'échelle régionale.

Ces organismes régionaux donnent priorité au règlement des questions de supervision de la sécurité au niveau régional et à l'harmonisation des réglementations afin de s'assurer que les compagnies aériennes certifiées sur le marché unique respectent les mêmes normes. L'Agence d'exécution se charge de garantir que les États membres respectent les normes minimales recommandées par l'OACI. Elle le fera par ses propres audits et par ceux du Programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP) de l'OACI, de la Méthode de surveillance continue (CMA) et du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) auprès des États membres. Les normes de l'OACI et les pratiques recommandées ne sont pas des règlements. Les États membres doivent intégrer ces normes dans leurs réglementations nationales. Pour garantir que la certification des compagnies aériennes sur le marché unique du transport aérien africain se fasse dans un cadre harmonisé, il est nécessaire que le continent établisse un ensemble commun de règlements obligatoires applicable aux compagnies aériennes africaines qualifiées.

## **6. Comment adhérer au Marché unique du transport aérien africain ?**

Le ministère des Affaires étrangères de l'État membre doit écrire à la Commission de l'Union africaine pour l'informer que l'État et son gouvernement s'engagent pleinement à participer et à appliquer les décisions de la 24<sup>e</sup> session ordinaire de l'Assemblée de l'Union africaine tenue à Addis Abeba (Éthiopie), en janvier 2015. Ces décisions portent sur l'application des principes de la Décision de Yamoussoukro qui visent à libéraliser le marché du secteur aérien en Afrique et à lancer le Marché unique du transport aérien africain d'ici 2017. À cet effet, la Commission africaine de l'aviation civile aura distribué aux États membres un modèle de lettre (AC-HQ/3.2-258). Une fois que la CAU reçoit la lettre d'engagement solennel de l'État concerné, celui-ci est informé des mesures immédiates à prendre pour concrétiser sa décision.

Vous pourrez trouver une copie de l'engagement solennel à l'adresse suivante :

**Secrétariat général**, Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)

BP 8898 Aéroport international Léopold Sedar Senghor

Dakar-Yoff, Sénégal

Tél: +221 33 859 8800

Fax: +221 33 820 7018

Courriel: [secretariat@afcac.org](mailto:secretariat@afcac.org)

## 7. Membres actuels du Marché unique du transport aérien africain

À la veille de la 29e Assemblée générale de juin 2017, vingt-deux (23) États membres ont signé l'engagement solennel, à savoir **le Bénin, le Botswana, le Burkina Faso, le Cap Vert, la République du Congo, la Côte d'Ivoire, l'Égypte, l'Éthiopie, le Gabon, le Ghana, la Guinée, le Kenya, le Libéria, le Mali, le Mozambique, le Niger, le Nigéria, le Rwanda, la Sierra Leone, l'Afrique du Sud, le Swaziland, le Togo et le Zimbabwe**. Ces vingt et un pays représentent une population totale d'environ 652 millions de personnes, soit plus de la moitié de la population du continent en 2015. Leur PIB cumulé s'élève à 1,500 milliard de dollars en 2015, soit plus de 61% du PIB du continent, avec un revenu moyen par habitant de 2 119,5 \$US par rapport à la moyenne du continent qui est de 1 888\$US/per capita. En 2015, 63,5 millions de touristes ont été enregistrés sur le continent et les dix-neuf pays représentaient plus de 53% de ce tourisme international (à savoir 32,5 millions de visiteurs). (Source: Annuaire statistique de l'Afrique de 2016).

La taille actuelle du Marché unique du transport aérien africain est comparable à la zone de libre-échange tripartite COMESA-EAC-SADC constituée de 26 pays et représentant une population de 527 millions de personnes, un PIB de 624 milliards de dollars et un revenu par habitant de 1 184 dollars US. L'adhésion au Marché unique du transport aérien africain repose sur des principes variables qui dépendent de l'engagement de l'État membre à mettre en œuvre les décisions/déclarations de l'Assemblée.

En termes de trafic aérien, parmi les dix aéroports d'Afrique les plus fréquentés en 2016, huit se trouvent dans le marché unique actuel, et ce sont les suivants:

1. Aéroport international Oliver Tambo- Johannesburg, Afrique du Sud
2. Aéroport international du Caire- Le Caire, Égypte
3. Aéroport international de Cape Town - Cape Town, Afrique du Sud
4. Aéroport international Murtala Muhammed - Lagos, Nigéria
5. Aéroport international d'Hurghada - Hurghada, Égypte
6. Aéroport international Jomo Kenyatta - Nairobi, Kenya
7. Aéroport international de Sharm el-Sheikh - Sharm el-Sheikh, Égypte
8. Aéroport international Bole - Addis Abeba, Éthiopie.

Le nombre de pays qui ont signé l'engagement solennel représentent un espace important dans le marché unique, en termes de volumes de trafic et d'infrastructures aéroportuaires. En 2015, l'Afrique a accueilli 180 millions de voyageurs, dont plus de 56% sont passés par les aéroports de la zone actuelle du marché unique.

## **8. Premières démarches pour adhérer au MUTAA ?**

Une lettre de la Commission de l'Union africaine de mai 2016 a demandé aux États membres qui ont signé l'engagement solennel de faire les démarches suivantes: (a) prévenir les autres États cosignataires et, en particulier, les signataires de la déclaration d'engagement solennel que leur zone de trafic aérien est libéralisée conformément à la Décision de Yamoussoukro; (b) revoir leurs BASA actuels pour garantir qu'ils sont conformes à la Décision de Yamoussoukro, cela comprend l'élimination de toutes les restrictions sur les droits de trafic en vertu des 3e, 4e et 5e libertés, les fréquences, les tarifs et le cabotage ; et veiller à ce que toutes les lois, règlements, règles et politiques nationales soient conformes aux prévisions expresses de la Décision de Yamoussoukro et (c) proposer à l'Agence d'exécution (CAFAC) d'examiner au moins une compagnie aérienne nationale qui offre des services aériens internationaux et qui répond aux critères d'éligibilité de l'article 6.9 de la Décision de Yamoussoukro.

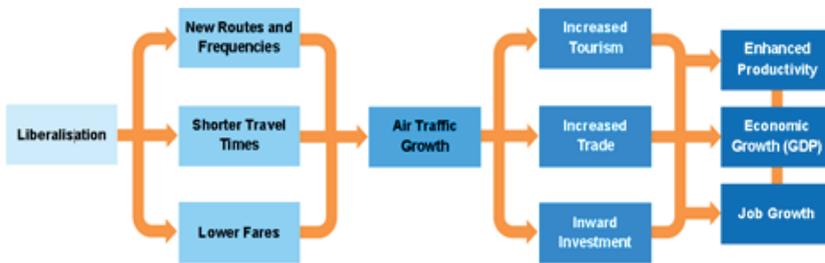
La compagnie proposée peut également provenir d'un autre État cosignataire ou d'une compagnie multinationale, conformément à l'article 6 de la Décision de Yamoussoukro.

Pour garantir le bon fonctionnement du Marché unique du transport aérien africain, il faudrait remplacer les BASA par un protocole commun contraignant tous les États membres du marché unique à faire partie uniquement de la même zone de transport aérien intra-africain.

Les États membres africains sont également invités à supprimer complètement toutes les restrictions applicables au transport du fret aérien entre eux, conformément aux directives de l'OACI ; à accepter les orientations politiques de l'UA en matière de négociation des BASA avec les pays tiers. Il est aussi recommandé aux États membres qui n'ont pas encore signé et ratifié la convention intitulée «*Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*» et conclue à Montréal en 1999, de le faire. La Convention de Montréal de 1999 établit la responsabilité des compagnies aériennes en cas de décès, de blessure des passagers ou de retard de ces mêmes passagers, ou en cas de retard des vols, de dégâts ou de perte de bagages et de fret. En outre, les mesures pour améliorer l'octroi de visa pour les Africains qui effectuent des voyages intra-africains, représenteront un avantage supplémentaire à la libre circulation des Africains sur le continent.

## 9. **Avantage potentiels du Marché unique du transport aérien africain**

Les avantages de la création du Marché unique du transport aérien africain s'inspirent de la réussite de marchés libéralisés sur d'autres continents - le Marché unique européen du transport aérien et les marchés libéralisés des transports aériens latino-américains (Chili, Costa Rica et Brésil). Le transport aérien peut ouvrir et relier les marchés, rendre les échanges commerciaux plus fluides et permettre aux entreprises africaines de s'intégrer aux chaînes d'approvisionnement mondiales. Il joue un rôle particulièrement important dans la production industrielle en flux tendus mondiale et permet aux marchés concernés de recevoir plus rapidement les produits frais des communautés agricoles. Améliorer la connectivité aérienne contribue à accroître la productivité, encourage les investissements et l'innovation, améliore les opérations commerciales et leur efficacité.



Données économique de l'IATA

Le transport aérien joue un rôle fondamental dans le tourisme, un service aérien de qualité permet l'arrivée d'un plus grand nombre de touristes dans une région ou un pays particulier. Le Marché unique du transport aérien africain repose sur une politique de libéralisation totale. Il est prévu que cette libéralisation améliore les niveaux de service aérien, renforce la concurrence entre les itinéraires ce qui entraînera des tarifs plus compétitifs, stimulera le volume des trafics supplémentaires, favorisera le tourisme, le commerce, les investissements et d'autres secteurs de l'économie et entraînera un accroissement de la productivité et une augmentation de la croissance économique et de l'emploi.

### Les avantages d'une libéralisation totale du transport aérien

Afin de sensibiliser aux avantages de la libéralisation du transport aérien, en 2015 la CAFAC et l'IATA ont commandé une étude sur les avantages de la libéralisation complète des transports aériens entre 12 pays africains (Algérie, Angola, Égypte, Ethiopie, Ghana, Kenya, Namibie, Nigéria, Sénégal, Afrique du Sud, Tunisie et Ouganda). L'étude a indiqué qu'une connectivité aérienne intégrale entre ces 12 pays augmenterait le PIB de 1,3 milliard de dollars, créerait plus de 155 000 nouveaux emplois ; le consommateur pourrait bénéficier d'une augmentation de 75% des services directs, de 25 à 35% d'économies tarifaires (estimées à 500 millions de dollars US) et pourrait profiter de plus de confort et d'un gain de temps. Environ 5 millions de passagers qui ne peuvent pas actuellement voyager en avion pourraient le faire car l'accroissement de la concurrence entre les compagnies aériennes entraînerait une réduction des tarifs. Une étude des coûts-bénéfices similaire dans les cinq pays de la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC) (Ouganda, Rwanda, Burundi, Tanzanie et Kenya) prouve clairement que la libéralisation complète du transport aérien entre les États membres de l'EAC pourrait entraîner la création de 46 320 emplois, 202,1 millions de dollars US de PIB annuel, une augmentation du trafic aérien de 46%, une réduction tarifaire moyenne de 9% et une augmentation moyenne de 41% de la fréquence des vols.

La création de nouveaux emplois aura lieu notamment dans les aéroports, chez les prestataires de services du secteur aérien, dans les agences de voyages et de réservation, dans les compagnies aériennes et sera notable dans le secteur hôtelier et touristique. Le Marché unique africain du transport aérien ouvrira la voie à une meilleure coopération entre les compagnies aériennes africaines, à davantage d'investissements transfrontaliers et à de nouvelles fusions entre les compagnies. Les compagnies aériennes africaines doivent se consolider pour pouvoir affronter la concurrence des mastodontes du secteur aérien des autres continents.

Il est également important d'aborder ici les conséquences du protectionnisme et du manque de libéralisation du marché aérien intra-africain. L'AFRAA a démontré que près de cinq millions de passagers se voient refuser la possibilité de voyager dans ce marché en raison de restrictions inutiles appliquées aux lignes aériennes et aux services. Un certain nombre de pays mise encore sur la création de petites compagnies aériennes nationales peu compétentes et qui ne peuvent faire face à la concurrence du marché mondial de l'aviation, alors que certains États accordent des droits de cinquième liberté aux transporteurs étrangers au détriment des compagnies aériennes africaines qualifiées. La fragmentation du marché africain bénéficie seulement aux transporteurs étrangers qui peuvent utiliser les droits de six libertés de l'air pour transporter les passagers africains à l'intérieur du marché intra-africain. L'IATA a indiqué que si ce marché africain ne se libéralisait pas, cela entraînerait la disparition des compagnies aériennes africaines actuelles. Pour garantir l'intégration économique de ce continent, la connectivité aérienne doit s'accompagner de la libre circulation des personnes et des biens sans restrictions en matière de visa et sans autres entraves non matérielles.

Comme l'a indiqué le président de l'UAC, S. Exc. le Dr. Nkosazana Dlamini-Zuma, (2015):

*« L'unification de l'Afrique par le biais du secteur de l'aviation et d'autres infrastructures de transport est essentielle à l'intégration économique, au commerce intra-africain, au tourisme, à la croissance économique et au développement de manière plus générale. Le secteur est également une source importante d'emplois et un moteur de compétences fondamentales pour le continent. Le secteur de l'aviation est stratégique pour l'application de l'Agenda 2063. »*

## 10. Les compagnies aériennes membres actuels du MUTAA

Les compagnies aériennes africaines faisant officiellement partie des vingt-deux États membres signataires de l'engagement solennel, représentent plus de 70% du transport aérien intra-africain. La majorité des compagnies aériennes sont également membres de l'Association des compagnies aériennes africaines. Le principal défi auquel sont confrontées les compagnies aériennes sur le marché actuel est le monopole de la manutention au sol et des services de navigation, une infrastructure aéroportuaire désuète, les taxes élevées dans certains aéroports, les prix élevés du kérosène et d'autres restrictions imposées pour limiter la concurrence des compagnies étrangères. Certains de ces défis seront résolus une fois que l'Agence d'exécution de la DY entrera réellement en fonction.





## Informations de contact

### Président du groupe de travail interministériel

L'honorable ministre des Transports  
Pretoria, 0001, Afrique du Sud  
Portable: +27 (0)825264386;  
Tél.: +27 123093178  
Courriel: mulangal@dot.gov.za

### Commission de l'Union africaine

Son Excellence Amani ABU-ZEID (Mme.)  
Commissaire aux infrastructures et à l'énergie  
African Union Commission  
P.O. Box 3243  
Roosevelt Street (zone de l'ancien aéroport)  
W21K19 Addis Abeba Éthiopie  
Tél: +251 11 5182401  
Fax: +251 11 551  
Courriel: KajangeD@africa-union.org; ngoendoh@gmail.com  
Site Internet: <http://www.au.int>

### CAFAC – Agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro

Mme Iyabo Sonina  
Secrétaire générale,  
Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)  
BP 8898 Aéroport international Léopold Sedar Senghor  
Dakar-Yoff, Sénégal  
Tél: +221 33 859 8800  
Fax: +221 33 820 7018  
Courriel: [secretariat@afcac.org](mailto:secretariat@afcac.org)



Pour plus d'informations, consulter le centre virtuel d'information du PIDA sur

[www.au-pida.org](http://www.au-pida.org)

