



COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE

30^e SESSION PLÉNIÈRE DE LA CAFAC

(LIVINGSTONE, ZAMBIE, 4 – 5 DÉCEMBRE 2018)

Point 6 : Contributions pour les activités du triennat 2019-2021 de la CAFAC

Session1 : DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TRANSPORT AÉRIEN

Thème : Marché unique du transport aérien africain — PROGRES ET DURABILITE

DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT AÉRIEN DURABLE EN AFRIQUE

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail expose les points marquants sur l'état de la libéralisation du transport aérien en Afrique et l'augmentation prévue du trafic axée sur le développement et la mise à niveau des infrastructures et systèmes visant à faire face à la croissance.

La note de travail fournit des informations sur les résultats des différentes réunions et leurs plans d'action respectifs visant à résoudre les contraintes infrastructurelles existantes.

La note présente également les évolutions observées dans la réglementation économique des aéroports et les services de navigation aérienne en mettant davantage l'accent sur les défis auxquels sont confrontées les compagnies aériennes africaines tels que l'imposition excessive, l'étalement de l'interchangeabilité des taxes et impôts sous la forme de dépenses, lesquelles sont défavorables au développement durable du transport aérien international.

Suite à donner par la Plénière : paragraphe 4 de la présente note de travail et adopter le projet de Résolution joint en annexe.

Références :

- Rapports de la 14^e réunion du Comité du transport aérien et 26^e session plénière extraordinaire de la CAFAC ; (Gaborone, Botswana, les 07 et 08 novembre 2016) ;
- WP/150 de la CAFAC présentée à la 39^e Assemblée de l'OACI, « Financement des aéroports et des services de navigation aérienne — Politique » ;
- Résolution A39-15 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien, OACI, Montréal, 27 septembre—6 octobre 2016
- Conclusions de la 2^e réunion de l'OACI sur le « Développement durable du transport aérien en Afrique », 28-31 mars 2017, Accra, Ghana ;
- Déclaration et Plan d'Action (2017 – 2020) du Forum mondial de l'aviation (IWAF/3) pour le développement des infrastructures aéronautiques en Afrique, du 20 au 22 novembre 2017 à Abuja, Nigeria ;
- Rapport et Plan d'Action provisoire de la collaboration des parties prenantes de l'aviation africaine, Banque africaine de développement, les 6 et 7 mars 2018, Abidjan ;
- Plan d'action commun (2018-2019) de la CUA sur l'aviation civile et le MUTAA ;
- Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP)
- Agenda 2063 de l'UA et ses projets phares ;

1. INTRODUCTION

- 1.1. Le développement du transport aérien en Afrique connaît une croissance prometteuse. Il devrait continuer à croître à la suite des développements économiques et sociaux que connaissent les États membres, aussi bien au niveau continental que mondial. Le transport aérien a reçu l'engagement politique le plus haut, celui des Chefs d'États et de Gouvernements de l'union Africaine (UA), par l'entremise de la mise en place des cibles continentales de sécurité et de sûreté, la libéralisation du transport aérien intra-africain, le lancement du marché unique du transport aérien africain (MUTAA), l'adoption des décisions pour la libre circulation des personnes, qui a commencé avec l'assouplissement des procédures de délivrance des visas, le lancement de la zone de libre échange continentale, etc. au titre des objectifs à atteindre de l'Agenda 2063 de l'UA.
- 1.2. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a, outre, animé deux événements consécutifs en 2017 sur le « **Développement durable du transport aérien en Afrique** » à Accra, au Ghana et le « **Développement des infrastructures en Afrique** », mais aussi facilité la Déclaration et le Plan d'Action (2017 – 2020) (IWAF/3) à Abuja, au Nigeria.
- 1.3. Il existe plusieurs initiatives et plans au niveau continental et régional concernant le développement du transport aérien et des infrastructures aéronautiques en Afrique, comprenant l'élaboration d'un plan directeur des infrastructures d'aviation pour le continent impulsé par la Banque africaine de développement et au niveau des CER, à la CEDEAO, la CEA et le COMESA, etc.

2. ANALYSE

- 2.1. Plusieurs études indiquent que le développement, et plus précisément le développement du commerce intra-africain, est le principal moteur de la croissance du trafic en Afrique. Les économies des États africains et les PIB devraient afficher une croissance supérieure à la moyenne mondiale dans les prochaines années. Les perspectives économiques des États africains sont prometteuses : Le PIB devrait passer au-dessus de la moyenne mondiale et la population africaine devrait connaître une hausse de plus de 50% au cours des prochaines décennies. En général, les économies africaines ont crû plus vite que la moyenne mondiale au cours des 20 dernières années et cette croissance devrait se poursuivre à court et à moyen terme.
- 2.2. Pour son fonctionnement, le secteur du transport aérien a besoin d'avoir en place des systèmes sûrs et sécurisés et des infrastructures appropriées, aussi bien aux aéroports que dans les installations et systèmes de services de navigation aérienne. Dans la plupart des pays africains, les infrastructures de transport aérien nécessitent encore des investissements et aménagements en vue d'exploiter le potentiel du transport aérien.
- 2.3. La CUA et la CAFAC, conscientes des défis auxquels font face les États membres dans la mise en œuvre effective des SARP de l'OACI, invitent à un plan d'action collaboratif et harmonisé avec l'OACI, le NEPAD, la BAD et d'autres partenaires.
- 2.4. Les principaux défis au développement des infrastructures sont l'identification en temps utile et le dépassement des contraintes de capacité et opérationnelles, qui requièrent l'élaboration de plans d'expansion ou de modernisation réalistes prenant en compte la croissance du trafic prévue et se

conformant aux SARP internationales, aux manuels et aux plans régionaux tels que les recommandations des PIRG.

- 2.5. Toutefois, les inquiétudes demeurent élevées étant donné que les développements infrastructurels ne prennent pas en compte la consultation requise avec les usagers, qui devrait être menée avec tous les fournisseurs de services dans le but d'éviter les prix exorbitants pour leurs services, y compris les redevances de service passagers, qui ne sont souvent ni transparentes ni liées aux services fournis.

3. CONCLUSION

- 3.1. Il est nécessaire d'envisager le développement de l'aéroport et l'amélioration des services de navigation aérienne face à la croissance du transport aérien mondial en général et en Afrique en particulier comme le résultat de la libéralisation du transport aérien et la mise en œuvre des projets phares de l'Agenda 2063 de l'UA.
- 3.2. Il ne fait plus aucun doute, qu'il est impérieux d'harmoniser les nombreux plans d'action et initiatives dirigés par les différentes parties prenantes et partenaires en Afrique.
- 3.3. Toutefois, l'atteinte de la moyenne mondiale de mise en œuvre effective des normes internationales et la réalisation des cibles continentales de sécurité et de sûreté demeurent un défi en Afrique.
- 3.4. Les redevances aéronautiques dans certains États sont imposées sans tenir compte des orientations des politiques de l'OACI, dont le principe de consultation avec les parties prenantes ; ce qui pose ainsi un défi à la croissance et au développement durable du transport aérien en général et aux compagnies aériennes africaines en particulier.

4. Suite à donner

La Plénière est invitée à :

- a) Encourager la CUA et les partenaires stratégiques à accélérer la mise au point de stratégies au niveau continental, l'élaboration de plans directeurs pour les infrastructures de l'aviation civile et de moyens pour mobiliser les ressources ;
- b) Demander à la CUA, en étroite collaboration avec l'OACI et les CER, d'harmoniser les différents plans et initiatives de développement des infrastructures et la mise en place de projets communs ATM/CNS ;
- c) Demander à la CUA et à l'OACI d'accélérer le « projet ciblé » pour appuyer les États du MUTAA en ce qui concerne l'amélioration de la mise en œuvre effective (EI) des SARP de l'OACI inférieure à 60% et l'étendre afin de couvrir tous les États membres conformément aux cibles d'Abuja et de Windhoek sur la sécurité et la sûreté respectivement ;
- d) Inviter le secrétariat de la CAFAC en étroite collaboration avec l'OACI et les partenaires à poursuivre la sensibilisation des États membres, à travers des séminaires et ateliers régionaux, aux politiques de l'OACI sur les réglementations économiques d'aéroport et des services de navigation aérienne, et sur les redevances ;

- e) Exhorter les États membres à faire en sorte que les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne soient appliquées au financement des coûts de la fourniture des installations et services destinés à l'aviation civile ;
- f) Demander instamment aux États d'adopter les politiques de l'OACI sur les redevances d'utilisation imposées aux usagers, incluant la consultation avec les usagers sur les développements des infrastructures prévus ;
- g) Encourager les États à prendre conscience des effets négatifs des taxes exorbitantes sur le transport aérien international et de la nécessité de se conformer aux orientations et politiques de l'OACI en matière de taxation du transport aérien ;
- h) Demander aux États membres d'améliorer la mise en œuvre effective des SARP et des cibles d'Abuja et de Windhoek sur la sécurité et la sûreté respectivement ;
- i) Exhorter le secrétariat de la CAFAC à revoir la Politique africaine d'aviation civile (AFCAP) afin de tenir compte des nouveaux développements au niveau international et continental ;
- j) Recommander vivement aux États membres de prendre dûment en considération, dans le cadre de leurs fonctions réglementaires, les politiques et éléments indicatifs conçus par l'OACI sur la réglementation économique du transport aérien international, et à s'approprier la Politique africaine d'aviation civile commune (AFCAP).



ANNEXE A WP/03/A

RÉSOLUTION RELATIVE AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT AÉRIEN DURABLE EN AFRIQUE

La Plénière,

Reconnaissant le rôle important que joue le transport aérien dans le développement économique et social, et dans l'accroissement des échanges commerciaux et voyages internationaux ;

Notant l'état de la libéralisation du transport aérien en Afrique et l'augmentation prévue du trafic axée sur le développement et la mise à niveau des infrastructures et systèmes afin de faire face à la croissance ;

Ayant à l'esprit l'initiative « Aucun pays laisser de côté » de l'OACI pour promouvoir la sécurité, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté et la facilitation, le développement économique du transport aérien et la protection de l'environnement ;

Reconnaissant que le transport aérien, malgré son rôle significatif dans l'intégration géographique et économique du continent et la réalisation de l'Agenda 2063 de l'UA, continue à être le parent pauvre, ne recevant que des financements limités des gouvernements pour le développement des infrastructures et systèmes de l'aviation civile ;

Consciente des responsabilités des États à se conformer aux Normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et aux manuels pertinents en matière de fourniture d'aéroports et d'installations et de services de navigation aérienne ;

Ayant à l'esprit les difficultés des États à réaliser la mise en œuvre effective des SARP et les cibles de sécurité et de sûreté du continent, et leur incidence négative sur la durabilité du transport aérien international ;

Notant en outre que les États sont tenus de se conformer à l'article 15 de la Convention de Chicago et d'appliquer les dispositions des politiques de l'OACI sur les redevances d'aéroports et de services de navigation aérienne ;

Consciente que les politiques de l'OACI sur la taxation dans le domaine du transport aérien devraient être appliquées par les États et la différence conceptuelle entre « redevance » et « taxe » établie, et les taxes élevées continuent d'être imposées de manière interchangeable sous la forme de redevances ou déguisées en frais de service par certains États membres ;

Notant la prévalence du monopole des fournisseurs de services, en particulier dans l'avitaillement, les services d'escale, les services de restauration, etc., dans certains États où il n'existe pas de réglementation et de supervision économiques ;

Préoccupée par la pratique de l'imposition de redevances aéronautiques non justifiées résultant de la non prise en considération des politiques et directives de l'OACI en matière de redevances d'aéroports et de services de navigation aérienne, ce qui entraîne une augmentation des coûts pour les exploitants de compagnies aériennes et qui se répercute par la suite sur les consommateurs finaux en Afrique ;

Préoccupée par le fait que certains fournisseurs de services demandent souvent des prix exorbitants pour leurs services et les redevances de service passagers qui, souvent, ne sont ni transparentes ni liées aux services fournis, affectent les services de transport aérien et les usagers sur le continent ;

Notant avec préoccupation que dans certains États, les redevances aéronautiques sont imposées sans tenir compte des orientations des politiques de l'OACI, dont le principe de consultation avec les parties prenantes ; ce qui pose ainsi un défi à la croissance et au développement durable du transport aérien en général et aux compagnies aériennes en particulier.

Décide que :

- a) La CUA et les partenaires stratégiques devraient accélérer la mise en place de stratégies continentales en vue de l'amélioration de la sécurité et la sûreté, l'élaboration de plans directeurs pour les infrastructures d'aviation civile et de moyens pour mobiliser des ressources entre les États membres, les communautés économiques régionales, les institutions financières et le secteur privé ;
- b) La CUA et la CAFAC devraient travailler avec les communautés économiques régionales et les partenaires dans le but de s'assurer que les différentes initiatives sur le continent sont coordonnées et harmonisées afin d'éviter la multiplication des efforts et renforcer l'optimisation des ressources ;
- c) Les États membres devaient prêter dûment attention à l'amélioration de la mise en œuvre des SARP et des cibles de sécurité et de sûreté sur le continent ;
- d) Les États membres devaient se conformer aux politiques de l'OACI sur la taxation dans le domaine du transport aérien international, et éviter la double imposition ;
- e) Les États membres devaient faire en sorte que les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne soient appliquées au financement des coûts de la fourniture des installations et services destinés à l'aviation civile ;
- f) La CAFAC en collaboration avec la CUA, les CER, l'AFRAA, l'OACI et les partenaires devrait accélérer la prise de conscience, ainsi que la mise en œuvre par les États membres et leurs aéroports et fournisseurs de services de navigation aérienne, des politiques et manuels de l'OACI sur les redevances d'utilisation de transport aérien, de taxation et de la supervision économique du transport aérien international ; et
- g) La CAFAC devrait accélérer la révision de la Politique africaine d'aviation civile (AFCAP) afin de tenir compte des nouveaux développements au niveau international et continental et de fournir un programme de sensibilisation.