



AFCAC
African Civil Aviation
Commission



| ICAO

PROJET DE NOTE CONCEPTUELLE

ATELIERS DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS SUR LA SURVEILLANCE ET LA RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUES POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TRANSPORT AÉRIEN EN AFRIQUE

(1^{er})

**Etats Membres des Communautés Economiques Régionales de la
CEDEAO, de la CEEAC et de l'UMA Prévue du 16 au 18 mars 2021**

(2^{ème})

**États Membres des Communautés Economiques Régionales de la CAE, de
l'IGAD, du COMESA et de la SADC
Prévue du 23 au 25 mars 2021**

I. INTRODUCTION

1. L'industrie de l'aviation civile joue un rôle important dans la mise en relation des personnes et des régions du globe. Une industrie de l'aviation civile africaine forte et durable constitue un catalyseur de la croissance économique et du développement, contribue au programme d'intégration du continent, relie l'Afrique et le reste du monde, facilite le tourisme et la circulation des biens et services et contribue au programme d'intégration de l'Union africaine (UA).

2. Le Marché unique du transport aérien africain (SAATM) a été lancé lors du 30^e Sommet ordinaire de l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine qui s'est tenu à Addis-Abeba (Éthiopie) le 29 janvier 2018. Le SAATM est un projet phare de l'Agenda 2063 de l'UA qui vise à libéraliser le marché du transport aérien en Afrique par la pleine application des dispositions de la Décision de Yamoussoukro (DY). La mise en œuvre intégrale de la DY par le truchement du SAATM se traduira par une progression du tourisme, du commerce, de l'emploi, de l'intégration continentale et de la circulation des personnes et des biens ; une transformation socio-économique du continent - qui est un objectif clé du programme 2063 de l'UA. Ceci étant soutenu par le fait que l'Afrique a le plus grand potentiel de croissance, étant une industrie relativement jeune et desservant une population importante et en développement rapide. Des études ont révélé que le SAATM entraînera une croissance accrue du trafic sur le continent africain. Cette croissance doit être facilitée dans l'intérêt des États, des compagnies aériennes et du public voyageur en général.

3. Pour que l'Afrique puisse réaliser les objectifs de l'Agenda 2063 de l'UA, assurer le développement durable du transport aérien et tirer parti des avantages du développement socio-économique induit par le transport aérien, il est nécessaire de disposer, notamment d'un cadre réglementaire solide, d'infrastructures adéquates, de ressources humaines compétentes et qualifiées, de financements durables. Bien que chacun de ces facteurs présente des défis différents pour l'industrie de l'aviation civile africaine, la question de la surveillance et de la réglementation économiques représente un défi et une menace importants pour la durabilité du transport aérien en Afrique. Il en résulte, entre autres, un sous-développement de l'industrie du transport aérien, une mauvaise connectivité, des charges d'exploitation élevées, qui entament les fonctions et le rôle catalyseur de l'aviation civile dans le développement socio-économique et l'intégration continentale.

4. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a élaboré des politiques et des manuels pertinents concernant le domaine :

- i. Politiques de l'OACI sur les redevances pour les aéroports et les services de navigation aérienne (Doc. 9082).
- ii. Politiques de l'OACI en matière de fiscalité dans le domaine du transport aérien international (Doc 8632-C/968).
- iii. Manuel sur la privatisation de la fourniture de services aéroportuaires et de navigation aérienne (Doc 9980).
- iv. Manuel sur la réglementation du transport aérien international (Doc 9626).
- v. Documents d'orientation et de politique générale sur la réglementation économique du transport aérien international (Doc 9587).
- vi. Manuel d'économie aéroportuaire (Doc 9562).

La section 5.7 du chapitre 5 de la Politique africaine de l'aviation civile (AFCAP) sur les tarifs et redevances aéronautiques impose aux États membres de fixer les tarifs et redevances en consultation avec les utilisateurs de leurs services et conformément aux politiques de l'OACI et de les déposer auprès de l'autorité de régulation.

5. En dépit des politiques existantes en matière de surveillance et de réglementation économiques du transport aérien, il y a eu une prolifération de redevances et de taxes sur les importations d'aéronefs, de pièces détachées d'aéronefs, de billets de passagers et de fret dans de nombreux pays africains. On constate également une prolifération de l'interchangeabilité des taxes sous forme de redevances et une prédominance du monopole des prestataires de services, toutes choses qui sont nuisibles au développement durable du transport aérien international en Afrique.

6. Au fil des ans, ces changements ont eu un impact négatif sur la compétitivité des compagnies aériennes africaines, le coût des produits et, qui plus est, sur le choix de la destination par le consommateur et la concurrence des compagnies tierces. Elle a également affecté la capacité de l'aviation à répondre à la demande et entravé la croissance économique. Dans certains États, la réglementation nationale sur les taxes et redevances n'est pas conforme aux politiques de l'OACI, telles qu'elles figurent dans le document 9082, tandis que dans d'autres, les principes fondamentaux de non-discrimination, de coût, de transparence et de consultation des usagers n'ont pas été intégrés de manière efficace et complète dans les réglementations nationales, ce qui pose un grave problème à la croissance et au développement durable du transport aérien en général et aux compagnies aériennes en particulier.

7. La nécessité d'aborder cette question a été soulevée dans diverses tribunes. Certaines de ces instances incluent :

- a) Le forum sur la présentation d'un rapport de consultant suite à une étude commanditée par la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et entreprise par l'Association du transport aérien international (IATA), sur les charges, taxes et redevances dans l'aviation dans la sous-région (Accra, Ghana 11-13 juin, 2018);
- b) La récente réunion de l'OACI sur l'analyse des lacunes de l'infrastructure de l'aviation continentale en Afrique (Abuja, Nigeria, 19-21 mars 2019) ;
- c) L'atelier de la CUA-CAFAC sur le renforcement des capacités en matière de textes réglementaires de la DY ; et
- d) Le forum des acteurs de l'aviation qui s'est tenu à Dakar, Sénégal (28 - 29 janvier 2019).

8. Afin d'inverser cette mauvaise tendance et d'améliorer la compétitivité du transport aérien sur le continent, la CAFAC, au nom des cinquante-quatre (54) États contractants, a présenté une note de travail **A39-WP/150¹ EC/16 10/8/16**, sur l'économie des services de navigation aérienne et des aéroports à la 39e session de l'Assemblée de l'OACI. Le document exposait en détail les effets d'une taxation excessive, de la prolifération de l'interchangeabilité des taxes sous forme de redevances et de la prévalence du monopole des fournisseurs de services, qui ont porté préjudices au développement durable du transport aérien international. Le

document invitait l'OACI à sensibiliser les États membres par le truchement de séminaires et d'ateliers régionaux en vue d'adopter et de mettre en œuvre les politiques de l'OACI sur la réglementation économique des services de navigation aérienne et des aéroports et sur les redevances. A cet égard, **la résolution A39-15 de l'Assemblée de l'OACI : Déclaration consolidée sur la poursuite des politiques de l'OACI dans le domaine du transport aérien**, a exhorté le Conseil et le Secrétaire général à diffuser et à promouvoir les politiques de transport aérien de l'OACI et les orientations connexes auprès des États membres et entre eux.

9. Par conséquent, il est devenu impératif de réunir les principales parties prenantes (décideurs, responsables politiques et experts) afin d'aborder succinctement la distinction entre les concepts de taxes, redevances et autres prélèvements, en tenant compte du caractère unique et international du secteur aérien. La CAFAC propose donc la tenue de deux ateliers continentaux de renforcement des capacités visant à mieux faire connaître les documents de politique générale et les manuels de réglementation économique pertinents sur les aéroports et les services de navigation aérienne. Les ateliers de renforcement des capacités donneront une analyse générale de la situation actuelle en Afrique, partageront les politiques et manuels existants et enfin recommanderont un plan d'action à mettre en œuvre.

II. OBJECTIFS DES ATELIERS DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

10. Les principaux objectifs des ateliers de renforcement des capacités sont de :

- a) Sensibiliser les États membres, par le truchement d'ateliers régionaux, à adopter et à mettre en œuvre les politiques de l'OACI en matière de réglementation économique des redevances aéronautiques des aéroports et services de navigation aérienne ;
- b) Répondre aux préoccupations concernant la pratique consistant à imposer unilatéralement des taxes sur les services de transport aérien international par certains États sans tenir dûment compte des directives pertinentes de l'OACI ;
- c) Plaider pour que les États suppriment toutes les taxes gouvernementales sur les passagers du transport aérien
- d) Plaider pour que les États adoptent les politiques de l'OACI en matière de droits d'utilisation, y compris la consultation des utilisateurs ;
- e) Apprécier l'effet négatif des taxes exorbitantes sur le transport aérien international et la nécessité de se conformer aux directives et politiques de l'OACI en matière de taxation du transport aérien ;
- f) Renforcer l'expertise en matière de surveillance économique des aéroports et des ANSP
- g) Elaborer un plan d'action continental pour faire face aux taxes, redevances et redevances élevées sur le transport aérien.

III. LES SESSIONS

11. Les sessions de l'atelier de 3 jours comprendront :

- a) Sensibilisation sur les documents de politique existants et leur application pertinente.
- b) Sensibilisation sur les manuels économiques sur les aéroports et les ANSP.
- c) Partage des expériences de certains États membres
- d) Élaboration de plans d'action continentaux pour réduire les taxes, redevances et redevances élevées sur le transport aérien.

IV. RÉSULTATS ESCOMPTÉS

12. Conformément aux objectifs de la réunion, les résultats escomptés sont les suivants :

- a) Bonne compréhension par les experts et les régulateurs des États membres de l'application des taxes, redevances et redevances sur le transport aérien.
- b) Compréhension approfondie (par les représentants des ministères, départements et agences responsables des taxes et redevances) des politiques existantes et des politiques, manuels et documents applicables de l'OACI sur les taxes, redevances et réglementation économique du transport aérien.
- c) Partage d'expériences entre les États membres.
- d) Élaboration de plans d'action continentaux pour lutter contre les taxes, redevances et redevances élevées sur le transport aérien.

V. PARTICIPANTS

13. Les entités suivantes seront invitées à participer à la réunion :

- Directeurs généraux des autorités de l'aviation civile des États membres ;
- Autorités/entreprises aéroportuaires et fournisseurs de services de navigation aérienne ;
- Ministères, Départements et Agences étatiques responsables des impôts et taxes ;
- Les experts des autorités de l'aviation civile chargés de la réglementation du transport aérien ;
- Commission de l'Union africaine ;
- Communautés économiques régionales (CER) ;
- Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) ;
- Représentant de l'OACI, IATA-Afrique, ACI-Afrique et CANSO ; et
- Autres partenaires, s'il y a lieu.

VI. POUR DE PLUS AMPLES INFORMATIONS

14. Pour de plus amples informations, veuillez contacter :

Mme Angeline Simana, E-Mail : Asimana@afcac.org;

Tel. : +221 33 859 88 14 ; Fax : (221) 33 820 70 18

M. Stephen Musa E-Mail : SMusa@afcac.org;

Tel. : +221 33 859 88 22 ; Fax : (221) 33 820 70 18.

Jean Paul MATSOUNGU: E-Mail: JMatsoungou@afcac.org,

Tel.: +221 33 859 88 14 – Fax: (221) 33 820 70 18