

51639

6.



**NATIONS UNIES**  
**CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL**

---

Distr. : LIMITEE

E/ECA/TRANS/48  
6 mars 1987

Original : FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

RAPPORT DE LA  
TROISIEME REUNION DU COMITE TECHNIQUE REGIONAL  
DU TRANSPORT AERIEN EN AFRIQUE

(Addis-Abeba, Ethiopie, 2-5 mars 1987)

## TABLE DE MATIERES

	<u>Pages</u>
A. ORGANISATION DES TRAVAUX.....	1
B. PARTICIPATION.....	1
C. OUVERTURE DE LA REUNION .....	3
D. COMPTE RENDU DES TRAVAUX .....	5

A. ORGANISATION DES TRAVAUX

1. La troisième réunion du Comité technique de transport aérien en Afrique institué aux termes de la Déclaration de Mbabane sur le transport aérien africain, s'est tenue du 2 au 5 mars 1987 à Addis-Abeba (Ethiopie) au siège de la Commission économique pour l'Afrique (CEA)

B. PARTICIPATION

2. Etaient présents les membres suivants :

Représentants des Administrations de l'aviation civile

- M.J.N. Kahuki, représentant la région Afrique de l'Est
- M. Mbala représentant la région Afrique Centrale
- M.A. Daoudi, représentant la région Afrique du Nord
- Patrick Ndlovu représentant la région Afrique Australe

Représentants des compagnies aériennes

- M. V.J. GBAGUIDI, représentant la région Afrique de l'Ouest
- M. N. Ragheb, représentant la région Afrique du Nord, assisté de M. Mohamed Talaat Ahmed Ibrahim
- M. Bekele Wolde, représentant la région Afrique de l'Est
- M. Arthur Mimonga Michelo, représentant la région Afrique Australe

Représentants des organisations internationales

CEA : MM. M.Bongoy  
F. Rutaiwa  
A. Virag  
P. Mangoaela  
H. Koumare

OUA : MM. Y.C. Afanou, Chef de la Division des transports et des communications  
E.A.Chimwaza, Economiste des transports

CAFAC : M.E. Lomboulou, Secrétaire général

Les membres du Comité suivants n'ont pas pu prendre part à la réunion:

M.L.C. Okonkwo, représentant des administrations de l'aviation civile  
de la région Afrique de l'Ouest

- M.F. Banga, représentant des compagnies aériennes de la région Afrique  
du Centre
- Mr. Zarroug représentant de l'AFRAA.

Observateurs

- Mr. Diallo Sydi premier Secrétaire, Ambassade de Guinée à Addis-Abeba  
(Ethiopie)
- Mrs. Maria Manuela Lucas, Ambassade du Mozambique à Addis-Abeba

### C. OUVERTURE DE LA REUNION

3. Le président a ouvert la réunion; et a donné immédiatement la parole au représentant du Secrétaire exécutif de la CEA et du Secrétaire Général de l'OUA.
  4. Le discours d'ouverture du Secrétariat exécutif de la CEA a été prononcé en son nom par son assistant spécial, Mr. Jeggan Senghor. Il a souhaité la bienvenue aux membres du comité et a rappelé l'importance qu'il a toujours attaché aux questions relatives au transport aérien, importance qui se reflète dans l'assistance matérielle que la CEA apportait au comité.
  5. La troisième réunion était d'une importance particulière étant donné qu'elle se tenait juste avant la dixième réunion du Comité de Coordination Inter-Institutions (CCII). Cet organe était entrain d'évaluer l'incidence de la Décennie des transports et des communications en Afrique qui tirait à sa fin. Le rapport de la troisième réunion du comité serait présenté à la dixième réunion du CCII. L'importance du comité venait également du fait que tous les organismes africains avaient entrepris la mise en oeuvre des programmes pour surmonter la crise économique que traversait le continent.
  6. Certaines personnes avaient certes, toujours, des préjugés défavorables sur le transport aérien car elles le considéraient comme un moyen réservé à quelques privilégiés; il s'agissait là, toutefois, d'une attitude négative et le comité ne devrait pas se laisser influencer par de telles visions sceptiques.
  7. Le représentant du Secrétaire exécutif a ensuite mis en exergue les différents points de l'ordre du jour et a exhorté le comité à les examiner sérieusement car l'Afrique attendait des résultats concrets de ces travaux et non pas tout simplement un autre rapport qui serait destiné aux oubliettes.
- Le Secrétaire général de l'OUA également ne pouvant être présent M. Dirar, directeur de l'EDECO, a prononcé un discours en son nom.
9. M. Dirar a indiqué que la troisième réunion du comité se tenait dans le cadre de l'adoption du Programme Prioritaire de Redressement Economique de l'Afrique et qu'il était par conséquent d'une importance considérable étant donné que le transport aérien était un instrument majeur pour l'intégration des réseaux de transport du continent. L'OUA, attachait par conséquent une grande importance aux activités du comité qui est chargé de coordonner effectivement toutes les activités majeures dans le domaine du transport aérien en Afrique.
  10. Il était encourageant de noter que le comité examinerait les questions ayant trait à l'octroi des troisième, quatrième et cinquième libertés de l'air. A cet égard, il convenait de rappeler que les problèmes rencontrés dans l'octroi des pleins droits de trafic avaient fait l'objet de débats dans différentes instances, notamment le sous-comité sur le transport aérien et l'aviation civile qui a été

convoqué à Addis-Abeba par l'OUA en novembre 1970, en application de la décision du sixième sommet des Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique centrale qui s'est tenu à Khartoum en Janvier 1970. Une autre question importante que devrait examiner le comité était la création d'une compagnie aérienne panafricaine ainsi que le préconisaient le Plan d'action de Lagos et l'Acte final de Lagos. Une telle compagnie aérienne panafricaine devrait être précédée de plusieurs compagnies aériennes multinationales, pour la création desquelles il était nécessaire d'entreprendre une étude approfondie afin d'analyser les difficultés rencontrées dans le passé par les compagnies aériennes sous-régionales. Il a, pour terminer, souhaité plein succès au comité dans ses travaux.

11. Le président a, quant à lui, souhaité la bienvenue aux membres du comité et a remercié la CEA et l'OUA pour le rôle actif qu'elles ont joué dans la promotion du développement des transports en Afrique. Il a également remercié le Gouvernement et le peuple éthiopiens pour l'accueil chaleureux qui a été réservé aux participants depuis leur arrivée à Addis-Abeba.

12. Il a résumé le mandat du comité comme portant sur les libertés de l'air, la coopération en matière de transport aérien, la facilitation et enfin la création d'une compagnie aérienne panafricaine. Ayant ainsi passé en revue les domaines dans lesquels le comité devrait obtenir des résultats concrets à la fin de ses travaux, il a ensuite fait le bilan de ce qui avait été réalisé à ce jour, en particulier dans le domaine des libertés de l'air et de la coopération en matière de transport aérien. Concernant le premier point, le comité avait approuvé la politique adoptée par les Etats africains sous l'égide de la CAFAC en vue de résoudre les problèmes relatifs à l'octroi des droits des troisième, quatrième et cinquième libertés de l'air. Le comité avait cependant besoin de ressources financières pour pouvoir assurer la mise en oeuvre de la stratégie adoptée. Il était par conséquent réconfortant de noter que la CEA, dans son budget, affecterait des crédits en vue de faciliter la tâche du comité.

13. S'agissant de la coopération en matière de transport aérien, le président a attiré l'attention sur la collaboration étroite existant entre la CAFAC et le comité sur la création du système africain d'information sur l'aviation civile et, sur le fait que, à la demande pressante du comité, l'élaboration d'un calendrier de réunions entre compagnies aériennes, avant chaque saison de trafic, était devenue chose courante.

14. En conclusion, il a noté avec satisfaction que les efforts déployés par le comité et d'autres organisations s'occupant de questions relatives au transport aérien, notamment l'OUA, la CEA, la CAFAC et l'AFRAA commençaient à se concrétiser ainsi que le prouvait le développement progressif des liaisons aériennes en Afrique.

## D. COMPTE RENDU DES TRAVAUX :

Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux (Point 2 de l'ordre du jour)

15. Après des discussions sur la nécessité de maintenir le point de l'ordre du jour relatif à la déclaration de principes sur le transport aérien en Afrique que l'AFRAA devrait préparer, le Comité a adopté l'ordre du jour suivant :

1. Ouverture de la réunion
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux
3. Difficultés rencontrées pour l'échange des droits de 3ème, 4ème et 5ème libertés de l'air
4. Préalables à la création de compagnies aériennes sous-régionales
5. Projet CEA/Banque mondiale/PNUD relatif au développement des transports au sud du Sahara
6. Planification des activités, du comité technique, compte tenu des objectifs de la Déclaration de Mbabane
7. Projet de déclaration de principes sur le transport aérien en Afrique
8. Questions diverses
9. Dates et lieu de la prochaine réunion
10. Adoption du rapport et clôture de la réunion

Difficultés rencontrés pour l'échange des droits des 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> libertés de l'Air (Point 3 de l'ordre du jour)

16. Le représentant de la CAFAC a introduit le document DEC/TRANSCOM/AIR/83 relatif aux droits de trafic en Afrique. Dans son exposé il a mis en relief l'attention particulière que la CAFAC a toujours accordée à la question des droits de trafic. Les droits de trafic sont échangés en Afrique à l'instar d'autres régions du monde par voie d'accords bilatéraux de transport aérien. La CAFAC a toujours préconisé une politique de libre échange de la première et de la deuxième libertés de l'air entre ses Etats membres. Par ailleurs, les Etats africains mettent généralement l'accent sur l'échange et la généralisation de la troisième et de la quatrième libertés de l'air et adoptent une politique protectionniste à l'égard de la 5<sup>e</sup> liberté.

17. La Conférence de Chicago (1944) n'a obtenu que des résultats partiels concernant le multilatéralisme du fait que seules les première et deuxième liberté font l'objet d'un accord. (accord de transit). Les efforts déployés par la suite pour que soient généralement admises dans un accord multilatéral les autres libertés à caractère commercial pour les services aériens réguliers n'ont pas abouti.

18. En Afrique actuellement, il existe une sorte d'harmonisation de la politique entre les différents pays sur les droits de trafic. Il est certain que le bilatéralisme sera préféré au multilatéralisme encore pendant un certain temps. Quoiqu'il en soit, la CAFAC a élaboré pour les soumettre au Comité les 2 projets suivants, pour avis avant leur examen par la dixième session plénière :

- Le projet de memorandum d'entente;
- L'accord multilatéral type de transport aérien entre Etats africains.

Débats

19. Les discussions qui se sont instaurées après l'introduction du document DEC/TRANSCOM/AIR/23, ont porté sur les observations d'ordre général et sur l'analyse des deux textes (projet de memorandum d'entente, et accord multilatéral type de transport aérien entre Etats africains) annexés au document présenté par la CAFAC.

1. Observations générales

20. Il a été indiqué que les droits de trafic sont des éléments clefs pour le développement des services aériens et que, par conséquent, les problèmes liés à leur octroi doivent être abordés avec une grande souplesse, étant donné l'esprit actuel de libéralisation dans le monde. Il a été ensuite fait remarquer que, les droits des 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> libertés de l'air étant des droits fondamentaux ceux-ci ne devraient pas faire l'objet d'un accord commercial et qu'il n'y a pas de nécessité de limiter les fréquences.



21. Concernant la 5ème liberté, il a été fait remarquer que le transport aérien ne pourra se développer que lorsqu'on adoptera une politique beaucoup plus souple, car le transport aérien subit actuellement des changements profonds surtout depuis 1985. Un représentant a fait remarquer que le modèle de memorandum proposé ne prévoit pas implicitement en ce qui concerne la 5ème liberté, le cas où il existe une réciprocité.

22. L'attention du Comité a été attirée sur son obligation de faire des actions pratiques et, à ce sujet, il ne pense pas qu'un cadre général repondrait aux objectifs assignés au comité.

23. Après ces échanges de points de vue, le président a conclu que la nécessité de présenter les deux documents paraissait évidente et que le memorandum d'entente serait une solution intermédiaire pour les accords bilatéraux qui sont immédiatement réalisables et l'accord multilatéral qui n'est envisageable qu'à plus long terme.

## 2. Examen du memorandum d'entente

24. Les principales observations formulées concernent les paragraphes ci-après :

Paragraphe 1 : Le Comité a échangé des points de vue sur la nécessité de spécifier dans le texte du memorandum le nombre initial de fréquences hebdomadaires. Après de larges discussions qui ont fait ressortir les avantages et les inconvénients de faire figurer dans le texte un service minimum de deux ou trois fréquences, le Comité a conclu que le paragraphe 1 pourrait être reformulé en tenant compte des observations suivantes :

- i) supprimer le mot simultanément;
- ii) laisser à l'appréciation des parties intéressées la fixation du nombre minimum de fréquences initiales.

## Paragraphe 3

25. Après des échanges de vues sur la notion de capacité globale équivalente, qui, de l'avis de certains n'est pas favorable au développement des services aériens le Comité a conclu qu'aucun amendement n'était nécessaire.

## Paragraphe 4

26. Le Comité a eu à se pencher sur la nécessité de supprimer complètement ce paragraphe car de l'avis de certains il était superfétatoire. Dans le débat qui a suivi, il a été indiqué que ce paragraphe traite des cas où une des compagnies aériennes ne pourrait pas exercer ses droits et que l'autre compagnie souhaiterait augmenter son quota, et des cas où toutes les deux compagnies exercent leur droit mais l'augmentation de trafic ne nécessiterait pas la mise en place d'une fréquence supplémentaire par chacune d'elles. Il a été donc conclu :

1. de ne pas préciser le nombre de service pour être conforme aux paragraphes précédents.

2. de reformuler ce paragraphe en introduisant la notion d'accord commercial uniquement dans l'éventualité où une compagnie viendrait à un trafic supérieur à son quota.

#### Paragraphe 5

27. Il a été fait remarquer, lors de l'examen de ce paragraphe, qu'il manque une troisième possibilité, à savoir la compensation en nature de la 5<sup>e</sup> liberté telles que : la formation, la fourniture de matériel, etc...Le Comité a été d'avis de ne pas inclure cette notion bien qu'elle ait déjà fait l'objet d'une discussion au sein de la CAFAC. Le Comité a conclu ses débats en demandant à ce que ce paragraphe soit reformulé de façon à faire apparaître d'une part la possibilité d'échange réciproque de la 5<sup>e</sup> liberté et d'autre part; les possibilités de compensation avec des avantages relevant de l'économie du transport aérien; là où il n'existera pas de réciprocité.

#### Paragraphe 7

28. Le Comité a proposé la suppression de ce paragraphe étant entendu que les mesures de résiliation figureront dans les accords commerciaux.

#### Accord multilatéral type detransport aérien entre Etats africains

29. Ce projet d'accord a été examiné article par article et les observations suivantes ont été faites :

##### Article 1

De l'avis du Comité il faudrait :

1. ajouter au dernier paragraphe "les privilèges énoncés....aux aéroports utilisés exclusivement à des fins militaires"
2. supprimer le mot militaire dans la dernière ligne qui se lira "... à l'approbation des autorités compétentes."

##### Section 3

30. Il a été conclu de ne pas faire référence au nombre de services.

##### Section 7

31. Le Comité a demandé de remplacer imposer par instaurer et imposition par instauration.

##### Section 8

32. Il a été demandé de reformuler ce paragraphe en tenant compte de la possibilité de désigner non seulement une entreprise mais éventuellement, si c'est le cas, plusieurs entreprises.

Article 4Section 1

33. Un débat s'est instauré sur les raisons qui ont conduit les auteurs du texte à ne prévoir les réserves que pour les 5<sup>e</sup> liberté. Certains ont suggéré sa suppression. Les explications qui ont été données ont montré qu'il s'agit d'une mesure de souplesse introduite de manière à réunir le plus de soutien possible.

34. L'avis du Comité a été très partagé sur ce sujet, car certains ont toujours soutenu sa suppression mais la majorité a demandé son maintien sans modification.

Section 3

35. Il a été reconnu que cette section était mal placée et qu'elle devrait figurer en fin de texte.

36. Concernant son contenu le Comité a demandé d'ajouter que si les 2 parties ne sont pas d'accord; le président de la CAFAC nommera le troisième arbitre.

Article 7Section 6 et 7

37. Il a été demandé d'ajouter au bas de ces deux sections "et ou de la CAFAC."

Article 8

38. Pour une meilleure compréhension du texte, il a été suggéré de mettre les définitions en tête du texte de l'accord.

39. Après l'examen des deux documents, un représentant a indiqué que le texte de l'accord multilatéral ne contient pas les points tels que : le transfert des fonds, l'accord d'exemption réciproque des taxes et l'exemption accordée sur les entrepôts, pour exemple.

40. Il a été mentionné finalement que le texte d'accord multilatéral ne traitait que des droits de trafic et qu'il faudrait élaborer un accord multilatéral sur les autres points, car ceux-ci figurent dans le mandat du Comité.

Problèmes préalables à la création de compagnies aériennes sous-régionales  
(Point 4 de l'ordre du jour)

41. Deux documents de travail avaient été préparés sur ce sujet. Il s'agissait du document DEC/TRANSCOM/AIR/19, et du document DEC/TRANSCOM/AIR/19/Add.1 préparés respectivement par la CEA et la CAFAC.

42. Un représentant de la CEA a présenté le document DEC/TRANSCOM/AIR/19 et a déclaré que la première conférence sur le transport aérien en Afrique organisée par la CEA et l'OACI en 1964 avait certes recommandé la création de compagnies aériennes sous-régionales; il n'en demeurait pas moins qu'à ce jour aucun résultat n'avait été enregistré. Ceci était dû à quatre obstacles principaux qui étaient :

a) Considérations de prestige attachées au maintien du drapeau national dans le ciel par une compagnie nationale;

b) Attitude réservée des responsables des compagnies nationales existantes qui ont peur de perdre tout pouvoir dans une compagnie sous-régionale centralisée;

c) Le sentiment qu'ont les pays qu'une compagnie nationale est le symbole de leur souveraineté; et

d) La différence de taille des compagnies aériennes africaines qui rend difficile une union éventuelle.

43. Le représentant de la CEA a proposé que, pour surmonter ces difficultés, une nouvelle approche devrait être adoptée et devrait comprendre les mesures ci-après :

a) Identifier les compagnies aériennes ou les Etats qui souhaiteraient se regrouper pour créer une compagnie aérienne sous-régionale;

b) Entreprendre une étude sur la création d'une telle compagnie; et

c) Etablir comme première étape, des systèmes de programmes coopératifs, notamment les pools de ressources et de services et l'exploitation conjointe.

44. Le document DEC/TRANSCOM/AIR/19/Add.1 a été présenté par un représentant de la CAFAC qui a rappelé qu'au début de l'année 1981, une réunion avait été organisée entre plusieurs organisations, notamment la CAFAC, l'OUA, la CEA, l'AFRAA, l'OACI, l'IATA et l'ITA pour examiner le problème de la création de compagnies aériennes multinationales. L'un des résultats de la réunion était un descriptif de projet pour une étude de faisabilité sur la création d'une compagnie panafricaine. Malheureusement, aucun financement n'a été obtenu à ce jour pour la réalisation de l'étude.

45. Le document préparé par la CAFAC a tenté de réaliser des progrès en formulant des propositions spécifiques. Il allait s'en dire que le fait de vouloir maintenir une compagnie nationale pour des raisons de prestige et de fierté n'était pas justifiée. Après avoir souligné les principaux problèmes

à résoudre, le représentant a proposé que l'objectif devrait plutôt être de créer le cadre pour les négociations en vue de la création à court terme de compagnies sous-régionales, et d'une compagnie panafricaine à long terme. A cet égard, les activités futures du Groupe d'experts juridiques de la CAFAC comportaient les tâches suivantes :

a) Examen des aspects juridiques de la création de compagnies multinationales;

b) Mise au point d'un modèle d'accord pour la création de compagnies multinationales;

c) Elaboration d'un modèle d'accord sur le transport aérien devant régir les négociations avec des pays tiers.

Il a conclu en formulant les recommandations suivantes pour les activités futures :

- i) Les Etats africains et les compagnies aériennes africaines souhaitant coopérer en vue de la création de compagnies sous-régionales devraient être identifiés;
- ii) La CEA devrait envisager de fournir une assistance financière à la CAFAC pour la réalisation d'une étude de faisabilité sur la création d'une compagnie panafricaine et pour le financement d'autres activités de la CAFAC qui ont trait à l'amélioration du transport aérien en Afrique ainsi que pour doter le secrétariat de la CAFAC d'un système de traitement de données pour les travaux de recherches et les études.

46. Au cours du débat qui a suivi, le Président a suggéré que le comité devrait examiner les recommandations de la CEA et de la CAFAC qui étaient plus ou moins les mêmes. Il a cependant pensé que la question de l'assistance financière de la CEA à la CAFAC en vue de l'acquisition d'un système de traitement de données dépassait le cadre de l'ordre du jour.

47. Certains membres du comité ont pris la parole sur ce point, pour se féliciter de l'approche réaliste proposée dans les recommandations, en particulier, la proposition selon laquelle la création de compagnies sous-régionales, prélude à la création d'une compagnie panafricaine, devrait se faire par étapes et se limiter aux seuls Etats et compagnies souhaitant créer des compagnies sous-régionales étant donné que certaines grandes compagnies pourraient ne pas vouloir participer à un tel effort. La première étape, par conséquent, serait d'identifier les compagnies intéressées, et de réaliser ensuite une étude de faisabilité détaillée couvrant toutes les questions importantes telles que les questions juridiques, les implications financières et la viabilité économique de l'entreprise. L'étude devrait également examiner si la création d'une compagnie sous-régionale pourrait entraîner la disparition des compagnies nationales et, dans la négative, voir quelles seraient les relations entre ces dernières et la compagnie sous-régionale.

48. Le Président a résumé les débats en soulignant que le mandat donné par les chefs d'Etats africains existait depuis quelque temps et qu'il ne restait plus au Comité qu'à définir les modalités de son exécution. Le Comité a fait sien la recommandation selon laquelle la CEA devrait entreprendre des études pour identifier les Etats qui seraient prêts à coopérer en vue de la création d'une compagnie multinationale et, une fois cette tâche accomplie, le Comité pourrait alors examiner la question du financement des études de faisabilité. Il était également entendu que si la responsabilité de la réalisation des études était confiée à la CEA, cette dernière devait néanmoins, comme d'habitude, collaborer avec d'autres organisations, le cas échéant.

49. Le chef de la Division des transports, des communications et du tourisme de la CEA a déclaré que la réalisation des études par la CEA serait relativement aisée dans la mesure où l'on connaissait déjà certaines des sous-régions qui étaient intéressées, notamment les sous-régions de la Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL) et de la Zone d'échanges préférentiels pour les Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (ZEP).

Projet CEA/Banque mondiale/PNUD sur le développement des transports au sud du Sahara (point 5 de l'ordre du jour)

50. Au titre de ce point de l'ordre du jour, la CEA a présenté le document DEC/TRANSCOM/AIR/21.

51. Faisant l'historique de ce document, le représentant de la CEA a expliqué que l'élaboration de celui-ci avait été décidé après que la Banque mondiale eut demandé à la CEA d'entreprendre avec elle des études sur les réseaux de transport en Afrique sub-saharienne. Les documents que la Banque mondiale avait présentés à la CEA sur la question devaient être révisés, après consultations avec les organisations compétentes telles que la CAFAC, et ce, afin que le transport aérien figure au nombre des principales activités de la Banque mondiale en Afrique sub-saharienne.

52/ Cette décision était dictée par la constatation qu'en matière de transport aérien, l'Afrique était largement en retard par rapport aux autres régions du monde; bien que plusieurs documents et nombre de discussions aient permis d'identifier les obstacles au développement de ce mode de transport ainsi que les solutions possibles. Le transport aérien ne jouait donc pas, dans le développement du continent, le rôle primordial attendu de lui. C'était dans ce contexte que la Banque mondiale avait suggéré que des séminaires soient organisés et que des études soient menées dans les domaines ci-après :

I. Développement des services aériens

II. Développement des aéroports et des installations de navigation.

Au titre du point I, les questions à examiner seraient les suivantes :

- a) Amélioration de la gestion;
- b) Coopération et coordination;
- c) Choix et financement des aéronefs, organisation des réseaux d'entretien;
- d) Facilitation des services de transport aérien.

53. Au titre du point II, le séminaire se pencherait sur les conclusions d'une étude sur le développement des aéroports et des installations de navigation, en particulier la structure et la gestion de ces installations.

54. Il a été précisé que les activités au titre de ce projet n'étaient pas destinées à remplacer les projets ou activités en cours, mais plutôt de les compléter, c'est à dire de réparer les omissions ou oublis éventuels.

55. Après de longues discussions sur ce point de l'ordre du jour, les participants ont généralement admis que la Banque mondiale prenait des mesures positives pour le développement du transport aérien en Afrique. Celui-ci n'était plus perçu comme un mode de transport de luxe mais plutôt comme un moyen essentiel d'assurer le développement socio-économique et l'intégration du continent.

56. Le Comité a également estimé que même si tous n'avaient pas été consultés à propos du projet, les personnes et les organisations compétentes en matière de transport aérien avaient été, elles, consultées; et le Comité technique régional serait ultérieurement consulté et étroitement associé au projet. Déjà, trois membres du Comité technique régional ont été proposés comme membres du Comité technique du projet. Il s'agit du président du Comité technique régional du transport aérien en Afrique, du Président et du Secrétaire général de la CAFAC. Le Comité a été informé que le projet était financé par le PNUD et que la Banque mondiale en était l'organisme directeur tandis que la CEA était organisme directeur associé.

57. Le Comité a également noté qu'il y avait une équipe d'administrateurs du projet, composée de fonctionnaires la Banque mondiale et de la CEA. Cette équipe est chargée des documents et des aspects techniques du projet.

58. Pour conclure les discussions sur ce point de l'ordre du jour, le Comité a fait les recommandations suivantes :

- i) Dans l'exécution de ce projet, on devrait autant que possible faire appel aux services des experts et des organismes africains. Ces experts ont en effet une bonne connaissance des conditions prévalant en Afrique;
- ii) Le choix des organisations africaines s'explique par le fait que, étant sur place, elles sont plus à même d'assurer le suivi des activités dans ce domaine;
- iii) Le Comité technique régional du transport aérien en Afrique devrait être étroitement associé au projet;
- iv) Les trois membres du Comité technique régional devraient être définitivement retenus comme membre du Comité technique du projet;
- v) Les organisations participant à des projets en cours, notamment la BAD, devront continuer leur activité, tout en étant associés à ce projet;
- vi) Bien que des informations supplémentaires sur le projet soient nécessaires, le projet devra suivre son cours et, en tout les cas, les séminaires devront permettre de disposer des informations nécessaires.

59. Le Comité a également approuvé la nomination des trois des membres du Comité technique du projet.

60. Le Comité a salué la participation de la CEA dans la réalisation de ce projet et l'encourage à continuer de ses efforts.



Planification des activités du Comité compte tenu des objectifs de la déclaration de Mbabane (point 6 de l'ordre du jour)

61. Le document DEC/TRANSCOM/AIR/20 a été introduit par le représentant de la CEA, qui a précisé que des suggestions d'activités devraient être faites par le Comité, en vue de permettre l'élaboration d'un programme de travail.

62. Au cours des débats qui ont suivi les membres du Comité ont unanimement reconnu que le regroupement des tâches en quatre thèmes était correct.

63. Par contre, il a été demandé qu'avant la tenue de la prochaine réunion un planning plus détaillé soit élaboré par le Secrétariat; celui-ci sera envoyé à tous les membres du Comité pour examen et avis. Les membres du comité devront répondre dans un délai qui leur sera fixé.

Projet de déclaration de principes sur le transport aérien (point 7 de l'ordre du jour).

64. Le Comité n'a pas pu examiner le point 7 de l'ordre du jour parce qu'il n'a pas reçu le document que l'AFRAA devrait préparer; le représentant de cette dernière association n'ayant pas participé à la présente réunion:

Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour)

65. Aucune question n'a été soumise au Comité sous ce point de l'ordre du jour.

Dates et lieu de la prochaine réunion (point 9 de l'ordre du jour)

66. Les membres du Comité ont souhaité, que les réunions à venir soient organisées alternativement dans toutes les sous-régions de manière à faire connaître ses activités par tous les Etats africains, ce qui permettrait d'assurer la promotion du Comité, des objectifs qu'il poursuit et des actions qu'il mène.

67. Le Maroc a été sollicité pour abriter la prochaine réunion courant novembre 1987. Le Maroc confirmera sa disponibilité après consultation des autorités compétentes.

68. Dans l'éventualité où le Maroc ne serait pas à mesure d'abriter la prochaine, elle se tiendra au siège de la CEA à Addis-Abeba.

69. En outre, le comité a demandé que soit établi le planning de ses prochaines réunions de manière à permettre aux pays choisis de s'apprêter en temps opportun.

Adoption du rapport et cloture de la réunion (point 10 de l'ordre du jour)

La réunion a adopté son rapport après quelques amendements.

70. Après l'adoption du rapport le président a demandé au chef de la Division des transports des communications et du tourisme de la CEA d'adresser au comité le message qu'il souhaitait transmettre.

71. Le chef de la division des transports; des communications et du tourisme de la CEA a tout d'abord indiqué qu'il a été heureux encore une fois de revoir les membres du Comité à Addis et de constater qu'ils avaient à coeur les problèmes de développement du transport aérien africain.

72. Il a ensuite fait savoir qu'une évaluation exhaustive de la Décennie des transports et des communications va bientôt commencer et que la déclaration de Mbabané figurera parmi les fruits de la Décennie. Il a terminé en indiquant que le rôle du Comité sera d'une importance capitale dans l'évaluation de la Décennie.

73. Le président du Comité a cloturé la réunion après avoir remercié la CEA et l'OUA pour les efforts déployés et les membres du Comité pour leur collaboration étroite; ce qui a permis d'assurer le plein succès de la réunion.