



NATIONS UNIES
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Distr. GENERALE

E/ECA/CM.15/26
16 décembre 1988

Original : ANGLAIS/FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Dixième réunion du Comité technique
préparatoire plénier

Addis-Abeba (Ethiopie)
27 mars - 3 avril 1989

Point 6 de l'ordre du jour provisoire*

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Vingt-quatrième session de la Commission/
quizième réunion de la Conférence
des ministres

Addis-Abeba (Ethiopie)
6 - 10 avril 1989

Point 6 de l'ordre du jour provisoire**

**RAPPORT DE LA CONFERENCE SPECIALE DES MINISTRES AFRICAINS
CHARGES DE L'AVIATION CIVILE**

Yamoussoukro (Côte d'Ivoire)
6 - 7 octobre 1988

* E/ECA/TPCW.10/1.

** E/ECA/CM.15/1.

A. ORGANISATION

1. La Conférence spéciale des ministres africains chargés de l'aviation civile s'est tenue à Yamoussoukro (Côte d'Ivoire) les 6 et 7 octobre 1988.

B. PARTICIPATION

2. Ont assisté à la réunion les Etats membres de la Commission économique pour l'Afrique indiqués ci-après : Algérie, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Egypte, Ethiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée Bissau, Guinée équatoriale, Jamahiriya arabe libyenne, Kenya, Libéria, Madagascar, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, Rwanda, Sénégal, Sierra Leone, Somalie, Swaziland, République-Unie de Tanzanie, Tchad, Togo, Tunisie, Zaïre et Zimbabwe.

3. Les organisations intergouvernementales du système des Nations Unies et les organisations intergouvernementales africaines ci-après étaient également représentées : Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), Organisation de l'unité africaine (OUA), Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), Banque africaine de développement (BAD), Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), Communauté économique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC), Centre multinational de formation en aviation civile de Mvengué (CMFAC), Union douanière et économique de l'Afrique centrale (UDEAC) et Union du Fleuve Mano (UFM).

4. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Association du transport aérien international (IATA) ont également participé à la réunion en qualité d'observateur.

C. OUVERTURE DE LA REUNION

5. Dans son allocution, le Secrétaire général adjoint de l'Organisation de l'Unité africaine a souligné l'importance de la Conférence spéciale des ministres africains chargés de l'aviation civile qui se tenait à Yamoussoukro en raison des difficultés et des défis que doivent relever les compagnies aériennes africaines. Parmi ces défis figuraient la déréglementation de l'industrie du transport aérien aux Etats-Unis, la libéralisation en Europe, l'utilisation par les compagnies propriétaires à leur profit, des systèmes informatisés de réservation et les restrictions en matière de bruit des aéronefs, qui touchaient la plus grande partie des flottes des compagnies africaines.

6. Le représentant de l'OUA a rappelé les lignes directrices en matière d'aéronautique énoncées dans le Plan d'action de Lagos et la Déclaration de politique générale dans le domaine de l'aviation civile ainsi que diverses résolutions adoptées sur le continent. Toutefois, en raison des nouveaux défis, l'Afrique se devait d'adopter de nouvelles politiques concertées pour faire face à la situation. Ainsi, il importait que les compagnies africaines,

qui étaient faibles financièrement, intensifient leur coopération en vue d'une intégration plus poussée et en définitive de la formation de compagnies multinationales fondées sur des groupements sous-régionaux, des groupements économiques ou selon les affinités. L'intégration offrait ainsi des avantages d'économies d'échelle et permettrait aux compagnies d'être dans une position plus forte dans leurs négociations avec d'autres pays bénéficiant de droit de trafic plus libéraux en Afrique. Il en était particulièrement ainsi avec les effets de la dérèglementation et de la libéralisation tels que la création de compagnies aériennes géantes aux Etats-Unis et les fusions en Europe.

7. Pour conclure, il a lancé un appel aux gouvernements africains pour qu'ils veillent à traduire dans les faits leur politique aéronautique et s'engagent pleinement à la mettre en oeuvre.

8. Le Secrétaire général adjoint de l'ONU et Secrétaire exécutif de la CEA a, au nom de tous les participants, rendu hommage au Président de la Côte d'Ivoire, Son Excellence Monsieur Félix Houphouët Boigny dont l'attachement à l'intégration économique était légendaire. Il a rappelé aux ministres que le Président Félix Houphouët Boigny non seulement était parmi les pères fondateurs de presque toutes les principales institutions de coopération économique en Afrique de l'Ouest et en Afrique, mais aussi qu'il n'avait guère manqué le sommet d'une quelconque institution majeure d'intégration économique. Il a donc remercié le Président, le Gouvernement et le peuple de Côte d'Ivoire d'avoir abrité une réunion dont l'issue pourrait avoir des conséquences de grande portée pour le transport aérien en Afrique en permettant une coopération, une harmonisation et pour terminer une intégration plus poussées.

9. Le Secrétaire exécutif a rappelé à la Conférence que la décision de la convoquer avait été prise au cours de la sixième réunion de la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, à Kinshasa, en mars 1988. Il était prévu que la réunion se tiennait en 1989 mais la date avait été avancée en raison du caractère urgent des questions en jeu.

10. Le fait urgent qui expliquait qu'on ait avancé la date de la réunion, était le défi posé au transport aérien en Afrique par les politiques adoptées par les Etats-Unis d'Amérique et l'Europe. L'une de ces politiques, à savoir la dérèglementation de l'industrie du transport aérien était née en Amérique mais gagnait l'Europe. Elle avait eu des répercussions considérables sur le transport aérien international et, en s'étendant à l'Europe, ses effets se feraient sentir en Afrique du fait des liens étroits entre l'Europe et l'Afrique dans le domaine du transport aérien. La dérèglementation avait entraîné, entre autres, la fusion de compagnies débouchant sur l'effondrement de petites compagnies, la baisse des tarifs et l'accroissement sans précédent du trafic.

11. Il a souligné que si la dérèglementation n'avait eu des effets que sur les Etats-Unis, on ne s'en serait pas inquiété. Cependant, en raison de l'interdépendance des transports aériens, la dérèglementation en Amérique avait eu des effets en Europe et les mesures envisagées par l'Europe pour

libéraliser le transport aérien auraient des conséquences pour l'Afrique. Il convenait, en raison des liens étroits de l'Afrique avec l'Europe, de s'attendre aux mêmes conséquences que pour l'Europe; il serait risqué pour l'Afrique d'attendre aussi longtemps que l'Europe avant de relever le défi que constituait la dérèglementation en Amérique.

12. Deux problèmes que les compagnies aériennes africaines devaient résoudre étaient ceux liés aux systèmes informatisés de réservation (SIR) et à l'application des normes relatives au bruit d'aéronefs. Le SIR constituait un problème car, en affichant des informations sur les vols à l'avantage de la compagnie aérienne propriétaire et au détriment de compagnies aériennes non propriétaires, il n'était pas neutre. Quant au bruit, l'application des normes signifiait que les aéronefs africains étaient interdits dans les aéroports européens, la grande majorité d'entre eux n'étant pas conformes aux normes.

13. En raison du coût élevé de remplacement des avions vétustes par des avions répondant aux normes, la plupart des compagnies aériennes africaines qui fonctionnaient à perte, ne pouvaient renouveler leur flotte et le coût d'acquisition d'un SIR étant prohibitif même pour les compagnies aériennes européennes, la seule issue pour les compagnies aériennes africaines était de s'intégrer pour former des compagnies aériennes plus grandes et plus compétitives. Il n'y avait qu'une alternative: l'intégration ou la disparition.

14. Le Secrétaire exécutif a déclaré que les temps avaient changé et que des notions aussi ancrées que le caractère sacro-saint de la souveraineté devraient être mises au rancart pour sauver les compagnies aériennes africaines de la disparition.

15. Le projet de Déclaration élaboré par la réunion d'experts était du même esprit. Les experts recommandaient un mécanisme pour le suivi et la mise en oeuvre des décisions prises dans la Déclaration. En concluant, le Secrétaire exécutif, a recommandé aux Ministres la Déclaration et le mécanisme envisagé pour approbation. Il a exprimé le voeu que les Ministres se penchent sérieusement sur la question et définissent une nouvelle politique pour le transport aérien en Afrique.

16. Prenant à son tour la parole, le Professeur Kalongo Mdikayi, Commissaire d'Etat aux transports et aux communications de la République du Zaïre et Président en exercice de la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, a rendu un vibrant hommage au Président Félix Houphouët Boigny qui, en acceptant d'abriter les présentes assises, témoignait une fois de plus de la ferme détermination de la Côte d'Ivoire à ne ménager aucun effort pour oeuvrer à la consolidation de l'unité africaine.

17. Il a rappelé que la sixième Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, tenue à Kinshasa en mars 1988, avait été marquée par deux importantes résolutions, à savoir la

proclamation d'une deuxième Décennie pour les transports et les communications en Afrique et la convocation d'une conférence spéciale des ministres africains chargés de l'aviation civile.

18. A ce sujet, il s'est rejoui de voir se tenir la présente Conférence dans un délai plus court que celui fixé à Kinshasa.

19. En vue de favoriser toutes les initiatives de coopération et de réaliser le regroupement souhaité des compagnies aériennes puis leur fusion destinée à créer des méga-compagnies par sous-région, il a indiqué qu'il faudrait transcender les individualismes et mettre en place par sous-région, des autorités aéronautiques supranationales qui auraient à appliquer des politiques communes au niveau des autres sous-régions de l'Afrique et de l'extérieur.

20. Pour permettre à l'Afrique de disposer rapidement de moyens d'action, le Ministre a demandé que soient encouragées la réalisation d'une étude et la création d'une société africaine de financement et de leasing.

21. Enfin, pour faire face aux différentes mutations observées dans le transport aérien international, il a exprimé le souhait que la réunion arrête des positions communes claires et mette en place un mécanisme de suivi conséquent, car la survie même du transport aérien en dépendait.

22. Il a conclu son allocution en souhaitant plein succès aux travaux.

23. Au nom du Maire de la ville de Yamoussoukro empêché, le premier adjoint au Maire a souhaité la cordiale bienvenue aux participants à la Conférence spéciale à Yamoussoukro, village natal du Président Félix Houphouët Boigny, vénéré père de la nation ivoirienne.

24. Il a souligné l'importance des présentes assises eu égard aux tendances de libéralisation du transport aérien en Europe à l'horizon 1993. Il a émis le voeu que le cadre qu'offrait Yamoussoukro leur permette d'aboutir dans leurs travaux à des conclusions heureuses dans l'intérêt du transport aérien africain.

25. Le représentant de la ville de Yamoussoukro a également dit combien il était sensible à l'honneur fait à sa ville d'abriter la Conférence spéciale des ministres africains chargés de l'aviation civile, laquelle a-t-il ajouté visait à trouver des solutions appropriées aux problèmes épineux auxquels le transport aérien africain est confronté.

26. Pour terminer, il a invité les participants à prendre des décisions qui seraient suivies d'effet.

27. Le Ministre des transports et des communications de la République-Unie de Tanzanie a, au nom de tous les participants, adressé une motion de remerciements au Gouvernement et au peuple ivoiriens pour l'hospitalité qui leur a été réservée. Il a, en particulier, exprimé les remerciements des participants à Son Excellence le Président Félix Houphouët Boigny pour avoir permis que la réunion se tienne en Côte d'Ivoire.

28. Le Ministre a indiqué que la réunion devait se pencher essentiellement sur trois problèmes, à savoir, les effets de la dérèglementation sur le transport aérien en Afrique, les tendances de la privatisation et de la libéralisation et les restrictions sur les aéronefs africains qui ne répondaient pas aux normes en matière de bruit en Amérique et en Europe. Ces problèmes, quelle que soit la métaphore utilisée, découlaient essentiellement de la faiblesse sur le plan économique de l'industrie du transport en Afrique. Un certain nombre de résolutions ministérielles antérieures témoignaient du fait que l'Afrique était désireuse de former des compagnies aériennes régionales et était prête à intégrer les petits transporteurs pour former des entités économiques plus fortes et, le temps était venu de prendre des mesures concrètes. Il a conseillé que les efforts collectifs soient précédés par la bonne volonté politique et la confiance mutuelle. A cet égard, il a rappelé les diverses initiatives régionales et sous-régionales où les gouvernements s'étaient pleinement engagés à encourager la coopération en matière de transport aérien dans le cadre par exemple de la CEDEAO, de la SADCC, de la ZEP, de l'Union du Fleuve Mano, etc.. Dans sa conclusion, il a affirmé qu'unie, l'Afrique triompherait, alors que divisée elle périrait.

29. Dans son allocution d'ouverture, Son Excellence Aoussou Koffi, Ministre des travaux publics et des transports de la Côte d'Ivoire, a tout d'abord adressé aux participants le salut d'amour et de paix du Président Félix Houphouët Boigny.

30. Il a ensuite indiqué que le transport aérien, facteur de promotion économique et d'intégration physique était un instrument privilégié de rapprochement et de compréhension entre les hommes, outre un facteur déterminant de désenclavement du continent africain.

31. Traçant l'histoire de l'aviation, il a souligné les grands événements et les mutations survenus dans le transport aérien entre 1903 et 1987. A cet égard, il a mis l'accent sur la dérèglementation qui s'est inscrite dans les faits malgré les recommandations des conférences spéciales de l'OACI qui demandaient que l'on s'abstienne de prendre individuellement des mesures unilatérales pouvant affecter l'harmonie du transport aérien international. S'inspirant des aspects de la dérèglementation et pour mieux se préparer à faire face à la concurrence accrue des compagnies géantes dans la perspective de l'Europe unie à l'horizon 1992, la CEE s'est fixée dans le domaine du transport aérien l'objectif d'une libéralisation totale.

32. Un autre aspect des mutations traitées concerne le système informatisé de réservation dont la mise en place nécessite d'énormes investissements et par le biais duquel les grandes compagnies américaines et européennes individuellement ou collectivement pouvaient contrôler les marchés.

33. Face à ses mutations, le Ministre a déclaré que l'Afrique aujourd'hui n'avait d'autre voie que de s'unir, à l'instar de l'Europe et constituer des regroupements pour la création de nouvelles compagnies communes, la fusion des compagnies nationales en service et le renforcement par des adhésions nouvelles aux compagnies multinationales existantes. C'était dans l'union

qu'il était possible de trouver une solution africaine aux problèmes posés par la mise en service des systèmes informatisés de réservation.

34. Il importait donc que l'Afrique s'organise pour pouvoir participer à part entière à l'industrie du transport aérien des prochaines décennies.

35. Avant de déclarer ouverte la Conférence spéciale des ministres africains chargés de l'aviation civile, il a formulé le vœu de voir les travaux déboucher sur des résultats positifs, constructifs et réalistes applicables dans les meilleurs délais.

Election du bureau et adoption de l'ordre du jour (point 2 de l'ordre du jour)

36. Les participants ont élu le bureau suivant :

Président :	Côte d'Ivoire
Premier Vice-Président :	Maroc
Deuxième Vice-Président :	Botswana
Premier Rapporteur :	Zaïre
Deuxième Rapporteur :	Ethiopie

Adoption de l'ordre du jour

37. La réunion a adopté l'ordre du jour suivant:

1. Ouverture de la réunion.
2. Election du bureau et adoption de l'ordre du jour.
3. Présentation et examen du rapport des experts et du projet de déclaration.
4. Questions diverses.
5. Adoption du rapport et de la Déclaration.
6. Clôture de la réunion.

D. COMPTE RENDU DES TRAVAUX

Présentation et examen du rapport des experts et du projet de déclaration
(point 3 de l'ordre du jour)

38. Le Président de la réunion d'experts a présenté le rapport ainsi que le projet de déclaration élaboré par les experts pour soumission aux ministres. Il a procédé à un compte rendu des travaux qui s'étaient déroulés pendant les trois jours qu'avait duré la réunion et exposé les conclusions auxquelles les experts avaient abouti. Il a donc prié les ministres d'accepter le rapport et d'examiner le projet de déclaration.

39. Les ministres ont, de ce fait, pris note du rapport de la réunion d'experts et tenu un débat sur le projet de déclaration.

40. Un certain nombre de ministres ont pris la parole pour faire des déclarations ou participer au débat général. Les questions soulevées sont exposées ci-après:

a) Bruit des aéronefs

41. Plusieurs ministres ont estimé que le bruit des aéronefs constituait un problème pour les compagnies aériennes africaines du fait que la décision d'appliquer les normes en matière de bruit énoncées à l'Annexe 16 du chapitre 2 de la Convention de Chicago avait été prise unilatéralement par les pays qui les appliquaient et avait été imposée aux pays africains. Il a été noté que les dispositions du projet de déclaration sur cette question n'étaient pas assez fortes et devaient être renforcées pour bien faire comprendre que les gouvernements africains n'étaient pas disposés à accepter l'interdiction de leurs aéronefs dans les pays où les normes en matière de bruit étaient en vigueur, qu'il leur fallait une dispense de 10 à 15 ans pour qu'ils aient le temps de remplacer les aéronefs qui ne répondaient pas aux normes et qu'ils étaient prêts, si nécessaire, à interdire eux aussi certains avions, par mesure de rétorsion.

42. Un point de vue a été émis, à savoir que rien ne pouvait faire revenir sur la décision déjà prise d'interdire les aéronefs visés au chapitre 2. Toutefois, les gouvernements africains pouvaient avoir une position commune à propos de l'application des normes fixées au chapitre 3, laquelle serait examinée au cours de l'Assemblée de l'OACI en 1989, de façon à protéger les intérêts de leurs compagnies aériennes.

43. Par ailleurs, l'application des normes du chapitre 2 s'était avérée gênante pour les compagnies aériennes africaines qui, en raison de difficultés financières, n'étaient pas en mesure de remplacer les aéronefs touchés par les nouvelles dispositions. Ces aéronefs cependant devraient tôt ou tard être remplacés car leur exploitation n'était plus rentable du fait de leur consommation de carburant élevée.

b) Mécanisme de suivi et de mise en oeuvre des dispositions de la Déclaration

44. Compte tenu de l'extrême importance d'un mécanisme approprié pour la mise en oeuvre harmonieuse des décisions de la réunion, certaines délégations ont proposé que soit créée à cet effet une conférence ministérielle sous-régionale, analogue à celle qui a été créée dans le domaine du transport maritime. Un certain nombre de délégations ont estimé toutefois qu'un tel mécanisme devrait compter des organes subsidiaires ainsi qu'un secrétariat, ce qui nécessiterait un financement. L'expérience passée en ce qui concerne le financement d'organisations intergouvernementales africaines ne recommandait pas d'en créer une nouvelle. Il vaudrait mieux confier cette tâche à la CEA comme prévu dans le projet de déclaration.

45. Le projet de déclaration prévoyait en outre que les ministres se réunissent périodiquement. Cette disposition étant considérée comme vague, il a été convenu qu'elle devrait être remplacée par une autre stipulant que les ministres se réuniraient aussi souvent qu'il le faudrait durant toutes les phases du processus d'intégration des compagnies aériennes.

46. S'agissant de la proposition préconisant qu'un bureau de coordination soit créé pour suivre la mise en oeuvre, il a été décidé qu'une telle mesure n'était pas nécessaire, puisque cette fonction pourrait être confiée à la CEA. La CEA a été chargée de l'assumer conformément à ses propres procédures.

47. Finalement la question ayant trait au nombre des sous-régions dont les ministres seraient désignés pour coordonner les activités de suivi, a été abordée. Après un long débat au cours duquel certaines délégations ont proposé trois sous-régions au lieu des cinq proposées dans le projet de déclaration, il s'est dégagé un consensus sur le fait qu'il ne fallait pas modifier le projet mais laisser aux groupes de pays dont les compagnies aériennes décident d'assurer leur intégration, le soin de désigner parmi eux un ministre qui serait chargé de la coordination. Il a été souligné que dans la mesure où les pays associés à certains projets de coopération se trouvaient dans plus d'une sous-région (selon toutes les définitions orthodoxes de sous-régions africaines), il valait mieux laisser la question ouverte.

c) Amélioration de la gestion

48. Dans le cadre de l'exploitation des compagnies aériennes africaines, l'une des questions les plus cruciales était l'ingérence des gouvernements dans leur gestion quotidienne. Il a été reconnu qu'il revenait aux gouvernements d'énumérer les principes directeurs généraux pour les entreprises d'Etat et de faire en sorte que le bien public ne soit pas pillé par ceux qui cherchent à s'enrichir mais qu'il était essentiel de décourager toute ingérence déraisonnable car elle tendait à avoir des effets défavorables sur les résultats financiers de la compagnie aérienne. Il importait donc que les gouvernements respectent le principe consistant à laisser leurs compagnies aériennes décider de l'emploi ou de la promotion de leur personnel sur la base uniquement des qualifications et de la compétence.

49. Il a en outre été souligné qu'il était nécessaire d'intensifier la formation du personnel, de façon à améliorer la qualité de la gestion. Par ailleurs, des compagnies aériennes africaines avaient perdu un grand nombre de techniciens hautement qualifiés du fait des rémunérations insuffisantes qu'elles offraient. Il importait de n'épargner aucun effort pour retenir les techniciens formés à un coût très élevé pour les gouvernements et les compagnies aériennes.

d) Financement des activités en matière de transport aérien

50. Des ressources considérables étaient nécessaires pour le financement d'équipements modernes pour les compagnies aériennes africaines et les institutions africaines de financement devaient être les chefs de file dans ce processus. Le soutien apporté par la Banque africaine de développement au secteur du transport en général et à celui du transport aérien en particulier, a été hautement apprécié et la Banque a été invitée à le maintenir. Ce soutien était en particulier nécessaire pour l'achat d'avions et la création de centres de maintenance. Etant l'institution la plus importante de financement du développement sur le continent, elle avait une responsabilité particulière en ce qui concerne la réalisation des opérations

africaines. La Banque devrait donc aider à restructurer les compagnies africaines afin d'améliorer leurs résultats financiers et fournir un appui pour la création d'une société de crédit-bail, en collaboration avec d'autres institutions et organisations financières.

51. Les ministres ont exprimé le souhait de voir le secteur privé africain participer au financement des activités en matière de transport aérien.

e) Appui politique aux décisions de la Conférence

52. Certains ministres ont suggéré que la Déclaration soit entérinée par le Sommet des chefs d'Etat et de gouvernement pour lui donner plus de force. Il a toutefois été expliqué que toutes les décisions prises par des réunions sectorielles de ministres africains étaient naturellement soumises à la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'unité africaine qui en prenait note. La même procédure serait appliquée à la Déclaration de la Conférence en cours.

53. Ce qu'il fallait donc dans l'immédiat c'était obtenir un engagement politique de la part de chaque gouvernement africain à respecter l'esprit et la lettre de la Déclaration. Les ministres étaient donc priés d'accélérer le processus dans les pays respectifs le plus tôt possible dès leur retour de façon à ne pas briser l'élan suscité par les décisions prises durant la conférence.

f) Utilisation commune des installations

54. L'importance de la formation pour l'amélioration de la gestion ayant déjà été reconnue, un appel a été lancé à tous les gouvernements pour qu'ils coopèrent en ce qui concernait l'utilisation des institutions multinationales de formation existantes. A cet égard, il a été rappelé que les gouvernements africains avaient convenu de créer deux centres de formation multinationaux pour pilotes et techniciens d'avions sous les auspices de la CAFAC. Le Centre de Mvengué du Gabon était opérationnel alors qu'aucun progrès n'avait été fait en ce qui concerne le Centre dont la création avait été prévu à Addis Abeba bien que le pays hôte ait fourni le terrain nécessaire pour l'établissement. A ce jour, seul un pays avait ratifié la Convention portant création du Centre d'Addis-Abeba. Un appel a donc été lancé aux gouvernements qui ne l'avaient pas encore fait pour qu'ils ratifient la Convention relative au Centre d'Addis-Abeba afin que le Centre puisse être créé rapidement.

55. Les ministres se sont en outre réjouis du fait que la BAD finançait une étude relative à un réseau coordonné de centres de maintenance et de révision d'aéronefs. Ils ont exprimé leur appui à la création de tels centres.

g) Service d'interprétation en arabe

56. Une délégation a évoqué l'absence de services d'interprétation en arabe. La réunion a déploré le fait qu'il n'ait pas été possible de fournir ces services et qu'à l'avenir des dispositions seraient prises pour éviter de tels inconvénients.

h) Droit de trafic

57. Certaines délégations ont souligné la nécessité d'échanger les droits de trafic de manière libérale entre pays africains de façon à renforcer la coopération dans le domaine du transport aérien.

i) Intégration des compagnies aériennes

58. Il a été souligné qu'il importait d'urgence que les compagnies aériennes africaines soient intégrées en entités plus grosses et plus efficaces. Le défi posé par les politiques d'autres régions, particulièrement la dérèglementation et la libéralisation, faisait de l'intégration des compagnies aériennes non seulement un impératif mais une nécessité urgente. Compte tenu de cette nécessité, certaines délégations ont estimé que le calendrier proposé dans le projet de déclaration en vue de cette intégration soit révisé et raccourci. Il a toutefois été expliqué que la période totale indiquée dans le projet était un maximum et qu'une disposition stipulait qu'il n'était pas nécessaire que l'intégration passe par toutes les phases.

j) Système informatisé de réservation (SIR)

59. Les ministres ont examiné les incidences pour les compagnies aériennes africaines de l'adoption de systèmes informatisés de réservation. Ces systèmes appartenaient à des compagnies aériennes américaines et européennes et défavorisaient les compagnies aériennes africaines non propriétaires du fait de l'information erronée qu'ils donnaient sur leurs vols. Les ministres ont souligné l'importance qu'il y avait à définir une position commune à la prochaine Assemblée de l'OACI à propos des efforts déployés par cette organisation pour élaborer un code de conduite sur l'utilisation du SIR. Les ministres se sont engagés à appuyer les efforts de l'OACI à cet égard.

Questions diverses (point 4 de l'ordre du jour)

60. Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point.

Adoption du rapport et de la Déclaration (point 5 de l'ordre du jour)

61. La réunion a adopté son rapport et la Déclaration après quelques petits amendements.

Clôture de la réunion (point 6 de l'ordre du jour)

62. Le Ministre des transports du Maroc a lu au nom de tous les participants la motion de remerciements dont le texte figure en annexe.

63. Le Secrétaire exécutif de la CEA a, au nom de tous ses collaborateurs, exprimé sa profonde gratitude aux Etats pour avoir répondu massivement à l'invitation et pour avoir contribué au succès de la réunion. Il a indiqué que le record de participation illustre l'importance attachée aux problèmes de l'aviation civile en Afrique.

64. Il a ensuite exprimé sa reconnaissance à toutes les organisations soeurs qui ont offert leur concours à la CEA et a émis le souhait de pouvoir bénéficier de leur appui dans la mise en oeuvre des décisions.

65. Pour terminer, il a associé le secrétariat de la CEA à la motion de remerciements et a exprimé sa profonde gratitude à son Excellence Houphouët-Boigny, Président de la République de Côte d'Ivoire et au peuple ivoirien pour avoir rendu possible la tenue de cette conférence à Yamoussoukro.

66. Dans son allocution de clôture, le Ministre des travaux publics et des transports de la Côte d'Ivoire a, tout d'abord, indiqué que la réunion a permis d'obtenir les conclusions souhaitées et cela grâce au sérieux, à la détermination de tout un chacun et au travail préparatoire effectué par les experts ainsi qu'à la qualité des documents préparés par la CEA. La réunion a permis à tout un chacun de prendre conscience des problèmes et a abouti à une déclaration contenant des propositions concrètes. La forte participation enregistrée témoignait de la détermination de tous les pays africains à affronter la dérèglementation et la libéralisation.

67. Il a en outre indiqué que l'intérêt manifesté montre que l'Afrique est décidée à ne plus rester isolée, à rassembler ses forces pour créer des ensembles plus importants, à assurer en priorité une meilleure gestion des entités à créer en faisant appel à toutes les ressources. A cet effet, il a mentionné qu'on pouvait se féliciter du soutien de la BAD, et de la mise en place à partir de la CEA d'un organisme de suivi des décisions contenues dans la Déclaration.

68. Pour terminer, il a demandé à tous les participants de soumettre immédiatement la Déclaration adoptée lors des présentes assises à leurs chefs d'Etat et a indiqué en outre qu'il espérait que ce qui venait d'être réalisé aurait des effets positifs. Il a finalement déclaré clos les travaux de la Conférence spéciale des ministres africains chargés de l'aviation civile.

6. Les questions relatives à toutes les organisations sociales qui ont été créées en vertu de la loi de 1944 et à leur rôle dans la vie sociale et économique.

6. Pour terminer, il a souligné le caractère de la CNA et la notion de responsabilité et a exprimé ses vœux pour la réussite de son programme de travail. Il a également souligné la nécessité de la CNA de travailler en étroite collaboration avec les autres organisations de la vie sociale et économique.

6. Dans son allocution de clôture, le ministre des Travaux Publiques et des Transports de la CNA a déclaré que le rôle de la CNA est de servir les intérêts de la population et de promouvoir le développement économique et social. Il a également souligné la nécessité de la CNA de travailler en étroite collaboration avec les autres organisations de la vie sociale et économique.

6. Il a en outre indiqué que l'objectif principal de la CNA est de servir les intérêts de la population et de promouvoir le développement économique et social. Il a également souligné la nécessité de la CNA de travailler en étroite collaboration avec les autres organisations de la vie sociale et économique.

6. Pour terminer, il a souligné le caractère de la CNA et la notion de responsabilité et a exprimé ses vœux pour la réussite de son programme de travail. Il a également souligné la nécessité de la CNA de travailler en étroite collaboration avec les autres organisations de la vie sociale et économique.

Annexe I

MOTION DE REMERCIEMENTS

La Conférence spéciale des ministres africains chargés de l'aviation civile réunie à Yamoussoukro les 6 et 7 octobre 1988,

Appréciant l'hospitalité légendaire qu'ont réservé le Gouvernement et le peuple ivoiriens aux participants lors de leurs assises;

Consciente de la ferme volonté du Gouvernement ivoirien de contribuer au renforcement de la coopération intra-africaine en matière de transport aérien;

Appréciant également les dispositions excellentes prises en vue du bon déroulement des travaux :

1. Exprime sa profonde gratitude au Gouvernement ivoirien pour avoir abrité cordialement les présentes assises;
2. Se félicite des résultats obtenus;
3. Exprime sa profonde satisfaction à Son Excellence Houphouët Boigny, Président de la République et au Gouvernement ivoirien pour leur attachement immuable à la cause de l'intégration économique et politique en Afrique;
4. Prie Son Excellence le Ministre des travaux publics et des transports de la Côte d'Ivoire, et le Secrétaire exécutif de la CEA de transmettre la présente motion de remerciements au Gouvernement ivoirien.

Annexe I

NOTION DE PROGRES

La Conférence spéciale des ministres africains chargés de l'évaluation
générale tenue à Yamoussoukro le 6 et 7 octobre 1988.

Appréhension : l'appréhension des progrès ou l'appréhension du gouvernement et
la notion d'évaluation aux différentes époques de la vie nationale.

Conséquences de la forme volontaire du gouvernement d'évaluation de contribuer
au développement de la coopération inter-africaine au niveau de transport
aérien.

Appréhension : l'appréhension des dispositions excellentes prises en vue de son
développement des travaux.

1. Examen de l'état des progrès réalisés au gouvernement d'évaluation pour avoir
appréhender les progrès réalisés.

2. Se référer aux résultats obtenus ;

3. Examen de l'état des progrès réalisés à son Excellence Honorable Bongo
Président de la République et au gouvernement d'évaluation pour leur attachement
immense à la cause de l'intégration économique et politique en Afrique ;

4. Lire son Excellence le Président des travaux publiés et des transports
de la Côte d'Ivoire, et la coopération existant de la CIMA de transporter la
notion de progrès de développement au gouvernement d'évaluation.

Annexe II

**DECLARATION DE YAMOUSSOUKRO RELATIVE A UNE
NOUVELLE POLITIQUE AERONAUTIQUE AFRICAINE**

Nous, Ministres africains chargés de l'aviation civile, réunis à Yamoussoukro (République de Côte d'Ivoire) les 6 et 7 octobre 1988,

Considérant le Plan d'action de Lagos et l'Acte final de Lagos adoptés en avril 1980 par la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'unité africaine,

Considérant la Déclaration de politique générale en matière d'aviation civile souscrite par la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA aux termes de la résolution ECA/UNTACDA/CM/Res.804 (XXXV) de juin 1980,

Considérant les diverses résolutions adoptées par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification sur les questions relatives au transport aérien, et approuvées par la Conférence des ministres de la CEA, en particulier les résolutions ECA/UNTACDA/Res.79/6 de mai 1979 et ECA/UNTACDA/Res.83/34 de mars 1983 sur les libertés de l'air, ECA/UNTACDA/Res.79/7 de mai 1979 sur la mise en place d'une conférence africaine visant la négociation et l'approbation des tarifs et ECA/UNTACDA/Res.86/60 de mars 1986 relative à la création d'un réseau bien coordonné de centres d'entretien et de révision des aéronefs en Afrique,

Convaincus que le transport aérien demeure un moyen important de stimulation du développement économique et social en Afrique et dans le reste du monde,

Convaincus qu'en raison du caractère international du transport aérien, les actions mises en oeuvre dans une partie du monde pourraient avoir des répercussions sur les pays en développement en général et l'Afrique en particulier,

Soucieux de l'incidence de la dérèglementation aux Etats-Unis et des effets qu'elle pourrait avoir sur les politiques appliquées dans les autres pays pour réglementer leurs activités aéronautiques,

Vivement préoccupés par les effets néfastes potentiels sur les compagnies aériennes africaines des politiques de libéralisation du transport aérien en Europe, particulièrement l'application par la CEE du Traité de Rome aux services de transport aérien et la création d'un marché intérieur unique en 1993,

Considérant le fait que de nombreuses flottes africaines sont vétustes et doivent être renouvelées à un coût élevé,

Conscients de la nécessité impérieuse pour les compagnies aériennes africaines de moderniser leurs flottes, en particulier pour se conformer aux prescriptions des chapitres 2 et 3 de l'Annexe 16 à la Convention de Chicago de 1944, relatives aux normes de certification accoustiques,

Considérant la nécessité pour les pays africains d'échanger des droits de trafic de manière libérale afin de développer les services aériens entre eux,

Notant la nécessité impérieuse pour les compagnies aériennes africaines de commercialiser leur produit de manière compétitive en ayant accès à un système informatisé de réservation neutre,

Sachant que la plupart des compagnies aériennes africaines fonctionnent à perte et effectuent des ponctions considérables sur les maigres ressources en devises de leurs pays,

Reconnaissant la fragilité de l'industrie actuelle du transport aérien en Afrique et l'exiguïté de son marché,

Reconnaissant la nécessité impérieuse pour les compagnies africaines d'améliorer leur gestion et de coopérer entre elles,

Guidés par la volonté de lutter contre le sous-développement dans le cadre d'un nouvel ordre économique international juste,

Fermement résolus à opérer une restructuration profonde dans l'industrie aéronautique africaine afin de l'amener à contribuer davantage au développement national des Etats africains et à l'intégration socio-économique du continent,

Convenons de nous engager individuellement et collectivement à oeuvrer pour l'instauration d'un climat de coopération et de solidarité, nécessaire pour la sauvegarde et l'expansion des activités aéronautiques internationales en Afrique et d'adopter, par la présente Déclaration, une nouvelle politique aéronautique fondée sur les lignes directrices suivantes:

COOPERATION EN MATIERE DE TRANSPORT AERIEN

A. Intégration des compagnies aériennes

Nous nous engageons, individuellement et collectivement, à fournir tous les efforts nécessaires pour assurer l'intégration de nos compagnies aériennes dans un délai de huit ans. Cette intégration devra se faire dans le sens d'un renforcement des structures communautaires existantes et de la création de nouvelles entités soit sur une base sous-régionale, soit sur la base des groupements économiques, soit par affinité. A cette fin, des études et des consultations seront menées immédiatement. Le processus vers une intégration totale de nos compagnies aériennes s'effectuera selon les phases indiquées ci-après, étant entendu que dans certains cas, le passage par toutes les phases pourra ne pas être nécessaire.

Nos gouvernements s'accordent à :

Au cours de la première phase

a) Echanger les informations relatives à la valeur et aux caractéristiques des équipements, services et installations de chaque compagnie

aérienne africaine, notamment la capacité des aéronefs, le type d'avion, les installations de formation et d'entretien;

b) Prendre des mesures en vue d'une utilisation optimale de toute la capacité disponible et examiner, à cet égard, la possibilité de désigner des plaques tournantes à partir desquelles les compagnies aériennes récupèrent du trafic dans le but d'améliorer la rentabilité;

c) Favoriser la coopération entre leurs compagnies aériennes nationales en vue de procéder à leur intégration en entités plus grandes, plus efficaces et plus compétitives;

Au cours de la deuxième phase

Engager leurs compagnies aériennes à exploiter conjointement des routes compatibles et internationales et à réaliser en commun certaines opérations notamment dans les domaines suivants :

- a) Assurance conjointe;
- b) Système informatisé de réservation;
- c) Achat en commun de pièces de rechange;
- d) Achat et/ou location en commun d'aéronefs;
- e) Désignation en commun des vols;
- f) Accès en commun au marché et octroi des droits de trafic;
- g) Regroupement des points de vente et des activités de manutention y compris la représentation mutuelle dans les bureaux de vente;
- h) Promotion et vente des services en communs;
- i) Partage des recettes et des coûts;
- j) Harmonisation des réseaux existants;
- k) Centres de formation;
- l) Entretien et révision des équipements.

Au cours de la troisième phase

Réaliser l'intégration totale des compagnies aériennes notamment selon les trois formules suivantes :

a) Consortium : il existe une collaboration étroite entre les membres, sans création d'une entité juridique indépendante;

b) Compagnie conjointe: les partenaires peuvent créer une entité juridique distincte pour gérer les affaires des compagnies membres. Dans ce cas, les partenaires fusionnent l'exploitation de leurs activités tout en gardant leur autonomie;

c) Fusion: les compagnies aériennes partenaires fusionnent pour créer une seule entité remplaçant toutes les entités existantes auparavant.

Les gouvernements africains s'efforcent à prendre les mesures nécessaires pour atteindre la troisième phase le plus tôt possible, dans les délais fixés par le calendrier ci-après :

Phase I : 2 ans

Phase II : 3 ans

Phase III : 3 ans

B. Droits de trafic

Au cours de la mise en oeuvre du programme relatif à l'intégration de nos compagnies aériennes, la nécessité d'échanger des droits de trafic disparaîtra progressivement. Dans la période transitoire, il est nécessaire de faire preuve de plus de souplesse en ce qui concerne l'octroi de la cinquième liberté aux compagnies aériennes africaines.

Les groupes de pays collaborant en vue de la création de compagnies aériennes multinationales échangeront mutuellement des droits de trafic sans restriction aucune et formuleront une politique commune pour l'octroi des droits de trafic aux transporteurs résidant hors d'Afrique.

C. Coûts et tarifs

Conscients des liens existant entre les tarifs et les coûts d'exploitation des compagnies aériennes, les autorités africaines de l'aviation civile et leurs compagnies aériennes s'engagent à intensifier la coopération technique entre elles, en particulier en ce qui concerne l'entretien et la révision des aéronefs, les activités de planification de la flotte et d'acquisition en pool, l'utilisation du matériel au sol et l'assurance collective, afin de réduire à un minimum les coûts d'exploitation et pouvoir ainsi baisser les tarifs.

Les gouvernements africains qui ne l'ont pas encore fait doivent prendre des mesures immédiates pour ratifier la Convention de la CAFTA afin que devienne opérationnelle la Conférence africaine sur les tarifs aériens où les compagnies aériennes africaines peuvent étudier, examiner et décider des tarifs aériens appliqués sur les lignes à destination, en provenance et au sein du continent africain.

AMELIORATION DE LA GESTION

L'intégration ultime de nos compagnies aériennes doit reposer sur l'amélioration de leur situation financière. Nous nous engageons à améliorer la gestion des compagnies aériennes nationale grâce à des programmes intensifs de formation visant à les doter d'un personnel qualifié et compétent dans le domaine, la compétence étant le seul critère déterminant le recrutement du personnel quelle que soit sa catégorie. En ce qui concerne le personnel spécialisé, très difficile à trouver, tout devrait être mis en oeuvre pour le retenir au sein de nos compagnies.

Nous nous engageons par ailleurs à intensifier nos efforts en vue d'utiliser en priorité les installations et services de formation existants en Afrique.

FINANCEMENT DES ACTIVITES EN MATIERE DE TRANSPORT AERIEN

Dans le cadre du regroupement de nos compagnies aériennes en des entités plus grandes, nous efforcerons d'acheter en commun du matériel afin d'accroître notre capacité d'acquérir des aéronefs modernes.

Nous nous emploierons à créer une société africaine de location d'aéronefs et de financement afin de faciliter l'acquisition de tels matériels par les compagnies aériennes africaines.

A cet effet, nous en appelons aux institutions africaines de financement en particulier à la BAD, et aux autres institutions multilatérales similaires pour qu'elles accordent une priorité élevée aux activités visant à réaliser les objectifs énoncés dans la présente Déclaration. Nous encourageons aussi le capital privé africain à participer au financement des activités aéronautiques.

SYSTEME DE DISTRIBUTION DES PRODUITS

Nous nous engageons à lutter contre l'invasion de nos marchés par des systèmes de distribution non africains et, à cette fin, la situation revêtant un caractère urgent, nous sommes déterminés à :

- a) Mener des études débouchant sur la création d'un système informatisé africain commun de réservation;
- b) Adopter les mesures indispensables à la protection de nos marchés locaux en exigeant des agences de voyage qu'elles utilisent le système informatisé de réservation utilisé par nos transporteurs nationaux;
- c) Coopérer, en attendant la création d'un système informatisé africain commun de réservation pour choisir un système offrant les meilleurs avantages et modalités à nos compagnies aériennes et négocier collectivement son utilisation;
- d) Soutenir les efforts actuels de l'OACI visant l'adoption au niveau international, d'un code de conduite pour l'utilisation neutre d'un système informatisé de réservation, en tenant compte des intérêts de nos compagnies aériennes.

BRUIT DES AERONEFS

Nous convenons d'élaborer une position commune à propos de l'adoption et de l'application des dispositions relatives au bruit des aéronefs de façon qu'elles soient compatibles avec notre situation économique.

Nous réaffirmons notre détermination à prendre toutes les mesures nécessaires pour que nos pays ne reçoivent pas des aéronefs qui ne sont plus exploités ailleurs pour raison de bruit.

Nous convenons en outre de ne pas imposer de restrictions aux aéronefs actuellement immatriculé en Afrique et ne répondant pas aux normes actuelles en matière de bruit.

MECANISME DE MISE EN OEUVRE ET DE SUIVI

Nous décidons, par la présente, de confier à la Commission économique pour l'Afrique, la tâche de coordonner la mise en oeuvre des objectifs fixés dans la présente Déclaration. A cet égard, nous demandons à la Commission économique pour l'Afrique d'agir en liaison avec l'Organisation de l'unité africaine, la Commission africaine de l'aviation civile, l'Association des compagnies aériennes africaines et d'autres organisations concernées.

Nous nous engageons à prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter la mise en oeuvre de la présente Déclaration et chargeons les pays des sous-régions suivantes d'en coordonner l'application :

Afrique du Nord	: A communiquer plus tard à la CEA
Afrique de l'Est	: République-Unie de Tanzanie
Afrique de l'Ouest	: République de Côte d'Ivoire
Afrique du Centre	: République du Gabon
Afrique australe	: A communiquer plus tard à la CEA.

Enfin, nous convenons de nous réunir aussi souvent que possible au cours de chaque phase de l'application des décisions que nous avons prises pour évaluer les progrès accomplis.

(c) Coordonner, en attendant la création d'un système d'information commun de référence pour choisir un système d'information commun et modalité à nos compagnies aériennes et négocier collectivement son utilisation.

(d) Rendre les efforts conjoints de l'OACI visant l'adoption au niveau international d'un code de conduite pour l'utilisation pacifique d'un système d'information de référence, en tenant compte des intérêts de nos compagnies aériennes.

FRUIT DES ACCORDS

Nous convenons d'élaborer une position commune à propos de l'adoption et de l'application des dispositions relatives au bruit des aéronefs de façon qu'elle soit compatible avec notre situation économique.

Nous réaffirmons notre détermination à prendre toutes les mesures nécessaires pour que nos pays ne soient pas des spectateurs qui ne sont pas exploités ailleurs pour raison de bruit.