



Distr.: LIMITEE

ECA/TPTCOM/EXP/97/1
15 octobre 1997

NATIONS UNIES
CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL

FRANCAIS
Original: FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Réunion d'experts préparatoire à la
onzième réunion de la conférence des
ministres des transports et communications

22 - 24 novembre 1997

Le Caire, Egypte

**RAPPORT INTERIMAIRE SUR LA MISE EN OEUVRE
DE LA DECLARATION DE YAMOUSSOUKRO
RELATIVE A UNE NOUVELLE POLITIQUE
AERONAUTIQUE AFRICAINE**

RESUME

La Déclaration de Yamoussoukro a été adoptée en 1988, et elle a fait l'objet d'une première évaluation en 1994. Suite à cette évaluation qui a été examinée à Maurice en Septembre 1994, les ministres africains chargés de l'aviation civile, ont pris des mesures en vue d'activer la mise en oeuvre des différentes phases de la Déclaration.

La CEA a entrepris une évaluation préliminaire sur la mise en oeuvre des décisions prises à Maurice et a préparé le présent rapport en vue d'informer les ministres et préparer quelques actions de suivi sur lesquelles la réunion est appelée à prendre une décision.

TABLE DES MATIERES

I. INTRODUCTION

II. ACTIVITES ENTREPRISES

- a) CEA
- b) OUA/CAFAC
- c) AFRAA

III. PROGRES REALISES DANS LA MISE EN OEUVRE DE LA DECLARATION

Remarque générales

IV. PROBLEMES IDENTIFIES

- i) Manque d'initiative et méfiance des partenaires africains
- ii) Programmes de restructuration
- iii) Situation politico-économique
- iv) Manque d'engagement et craintes

V. CONCLUSIONS

VI. MESURES SUGGEREES

RAPPORT SUR LA MISE EN OEUVRE DE LA DECLARATION DE YAMOUSSOUKRO RELATIVE A UNE NOUVELLE POLITIQUE AERONAUTIQUE AFRICAINE

I. INTRODUCTION

1. Afin d'assurer une information régulière des décideurs de politique sur l'état de la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro relative à une nouvelle politique aéronautique africaine, la CEA profite des différents foras telles que les réunions techniques sous-régionales et la conférence des ministres des transports et des communications pour présenter des rapports sur les activités entreprises et les progrès réalisés.
2. Le présent rapport porte sur la période allant de mars 1995 à juin 1997. En effet les rapports couvrant les périodes antécédentes ont été déjà présentés.

II. ACTIVITES ENTREPRISES

3. Depuis la réunion des ministres africains chargés de l'aviation civile, tenue à Maurice en Septembre 1994, et celle de la dixième réunion de la conférence des ministres des transports et des communications, tenue à Addis-Abéba en Mars 1995, les organisations concernées par la Déclaration ainsi que les ministres coordinateurs désignés ont entrepris plusieurs activités dont les suivants qui pourront être complétées par d'autres organisations:

a) CEA

4. La Commission économique pour l'Afrique a finalisé les rapports des consultants qu'elle a recruté pour entreprendre les études sur: (i) le cadre juridique intégrant la Déclaration de Yamoussoukro dans les politiques nationales;
(ii) la politique aéronautique et intégration en Afrique;
(iii) le modèle d'accord entre deux ou plusieurs pays pour la création d'une compagnie aérienne multinationale;
5. Ces trois documents ont été envoyés aux Etats pour commentaires et utilisation éventuelle par ceux qui étaient entrain de réviser leurs textes législatifs de politiques aéronautiques.
6. La CEA a, en outre envoyé des questionnaires à tous les Etats membres dont le but était de collecter les informations nécessaires sur la mise en oeuvre des décisions prises à Maurice et spécialement celles relatives au droit de trafic et à l'exploitation des vols cargo dans les différentes sous - régions. Sur les 53 pays auxquels les questionnaires ont été envoyés, la CEA a reçu 27 réponses. Les pays qui n'ont pas encore répondu ou dont les réponses aux questionnaires n'ont pas été reçues sont les suivants: Gabon, Mozambique, Guinée, Guinée Equatoriale, Lybie, Congo, Congo Démocratique, Rwanda, Guinée Bissau, Gambie, Libéria, Sierra Léone, Nigéria, Comores, Sénégal, Cap Vert, Maroc, Niger, Zambie, Lesotho, Djibouti, Eritrée, Somalie, Afrique Centrale, Bostwana, et Tchad.
7. Les informations collectées ont permis à la CEA de préparer un rapport préliminaire qu'elle a envoyée à l'AFRAA afin qu'elle assiste les compagnies aériennes à résoudre certains des problèmes soulevés. Le même rapport a été envoyé à la CAFAC afin qu'elle assiste les autorités aéronautiques à trouver des solutions appropriées aux différends soulevés par certains pays.

8. D'une manière générale, il ressort de l'analyse des informations disponibles que certains pays ont appliqué les mesures adoptées à Maurice mais qu'il y a encore des problèmes quant à l'octroi des droits de trafic et l'exploitation des vols cargos. L'analyse faite par la CEA qui sera complétée plus tard surtout lors de l'évaluation générale qui est en cours, est jointe en annexe à ce rapport.

9. La CEA a, à la demande des responsables chargés d'assister le ministre coordinateur de la sous-région de l'Afrique de l'Ouest, c'est à dire le ministre de la Côte d'Ivoire, apporté son assistance technique aux réunions des experts de l'aviation civile tenue à Accra, Ghana; du comité de suivi sous-régional (dont la mise en place a été recommandée à Maurice), tenue à Lomé, Togo et à celle des ministres responsables de l'aviation civile de la sous-région tenue à Yamoussoukro, Côte d'Ivoire en décembre 1996. Ces différentes réunions ont analysé les problèmes qui entravent la mise en oeuvre effective de la Déclaration en Afrique de l'Ouest et ont, grâce à l'engagement des pays de la sous - région aux objectifs de la Déclaration, pris des mesures appropriées aux problèmes identifiés dans la sous - région. L'assistance technique de la CEA a consisté à la préparation des documents et à l'apport de services conseils lors des réunions.

10. En ce qui concerne les organisations sous régionales africaines, la CEA a participé à certaines réunions de la SATCC, de l'AFRAA et de l'OACI ayant trait à des sujets relatifs à la Déclaration de Yamoussoukro.

11. Elle a entrepris des missions de sensibilisation sur les objectifs de la Déclaration dans certains pays.

b) **OAU/CAFAC**

12. La CAFAC en tant qu'agence spécialisée de l'OUA a mis en place un comité de suivi de la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro. Ce comité a été très actif dans la sensibilisation des Etats et dans l'analyse des problèmes rencontrés. Le comité s'est réuni à plusieurs reprises pour évaluer les progrès réalisés dans la mise en oeuvre de la Déclaration et a fait rapport au comité de transport aérien de la CAFAC.

13. La CAFAC a assisté la CEDEAO à concevoir un Accord multilatéral de transport aérien. Elle a participé à la réunion du comité de suivi sous-régional tenue à Lomé, Togo et organisé par la Côte d'Ivoire en tant que pays coordinateur.

14. La CAFAC a défendu, lors de la conférence mondiale sur le transport aérien tenue en 1995, la position commune africaine adoptée à Maurice sur la future réglementation aéronautique. Elle a aussi joué un rôle essentiel dans la coordination et la négociation avec l'OACI et les autres régions du monde, afin de faire prendre en compte les points de vue africains dans les décisions mondiales touchant le transport aérien.

c) **AFRAA**

15. En tant qu'organisme régional ayant pour objectif, entre autres, de développer harmonieusement les services aériens africains, elle a collecté les informations sur la mise en oeuvre de la Déclaration et a informé les membres de son comité exécutif sur les problèmes et les progrès réalisés. Elle a apporté son concours aux réunions sous régionales auxquelles elle a été invitée. Son assistance a porté sur la préparation et la présentation des documents tel que le modèle de texte relatif à l'intégration de la Déclaration dans les politiques nationales aéronautiques. Ce document a été distribué lors des réunions de la SATCC et des comités de la CAFAC.

16. Enfin, l'AFRAA et la CEA se sont consultées régulièrement sur les solutions à apporter aux problèmes identifiés lors de l'analyse des questionnaires envoyés aux Etats, ainsi que sur les actions à entreprendre en vue d'atteindre l'objectif visé par la Déclaration.

Organisations sous-régionales économiques

17. Des initiatives de coordination et activités ont été entreprises par la CEDEAO, l'UDEAC, et la SATCC. En effet, ces organisations ont, au cours de leurs réunions statutaires, discuté des problèmes liés à la mise en oeuvre de la Déclaration et ont pris des mesures appropriées. Par exemple, au niveau de la CEDEAO, les chefs d'Etat et de gouvernement ont au cours de leur réunion tenue à Abuja du 22 au 25 Juillet 1996, décidé de la création d'un espace aérien unique pour la sous - région. L'UDEAC prévoit d'organiser d'ici la fin de l'année 1997 une réunion des experts et des ministres chargés de l'aviation civile en Afrique centrale. La SATCC a régulièrement réuni les directeurs des autorités de l'aviation et les chefs exécutifs des compagnies aériennes, au cours desquelles la mise en oeuvre de la Déclaration a été discutée.

Ministres coordinateurs

18. Les pays désignés pour suivre la coordination sous-régionale de la Déclaration sont les suivants:

- | | | | |
|---|--------------------|---|---------------|
| ● | Afrique australe | = | Mozambique |
| ● | Afrique de l'Est | = | Tanzanie |
| ● | Afrique du centre | = | Gabon |
| ● | Afrique de l'Ouest | = | Côte d'Ivoire |
| ● | Afrique du Nord | = | Tunisie |

19. Durant la période sous revue, seul le Ministre coordinateur de la sous-région de l'Afrique de l'Ouest a entrepris des activités de coordination en organisant une réunion sous-régionale au niveau ministériel. En plus, le Comité de suivi de la sous - région a organisé une réunion des experts de l'aviation civile et une réunion du comité de suivi. Ces réunions ont permis de prendre deux décisions exemplaires décrites ci - dessous portant sur les droits de trafic et le pouvoir du comité de suivi.

Décision sur les droits de trafic

i) Troisième et quatrième libertés de l'air

20. Il a été décidé que les droits de trafic des troisième et quatrième libertés soient accordés librement dans les conditions suivantes:

a) Propriété et contrôle des compagnies aériennes désignées

- 1) Le siège et les activités principales d'exploitation des compagnies aériennes désignées doivent être situés dans le pays concerné.
- 2) Au moins une minorité de blocage doit être détenue par les pays désignateurs afin qu'ils disposent d'un droit de veto.

b) Nombre de compagnies aériennes

Les droits de trafic doivent être accordés à deux compagnies aériennes au maximum pour chaque Etat pour le service passager et le service fret.

c) Tarifs

Les tarifs doivent être déterminés sur la base d'une politique de plage tarifaire qui prenne en compte les coûts d'exploitation des compagnies aériennes, et soumis pour approbation aux autorités compétentes des Etats concernés.

d) Capacité et types d'aéronefs

Aucune restriction sur la capacité et le type d'aéronef. En cas de grande disparité entre les capacités et les types d'aéronefs, des arrangements commerciaux entre les compagnies aériennes désignées sont nécessaires.

e) sécurité

Les normes de l'OACI et les pratiques recommandées (SARPs) doivent être appliquées.

f) Fréquence

Cinq fréquences par semaine, par compagnie aérienne. Les jours d'exploitation doivent être ouverts, mais les compagnies aériennes doivent coordonner et harmoniser leurs programmes. Au cas où un Etat ne dispose pas de compagnies aériennes, des arrangements commerciaux doivent être négociés. Si un pays ne dispose que d'une seule compagnie aérienne des arrangements commerciaux doivent aussi être négociés.

g) Points de destination

Deux (2) points de destination dans chaque Etat.

h) Date d'entrée en vigueur

La date d'entrée en vigueur serait le 1er mai 1997, au plus tard.

ii) La cinquième liberté de l'air

En plus des procédures ci-dessus définissant l'octroi des droits de troisième et quatrième libertés, les Etats membres doivent accorder la cinquième liberté sur la base des éléments suivants:

- a) sans condition sur les relations où il n'y a aucun exploitant de troisième et quatrième libertés;
- b) là où il y a des exploitants de troisième et quatrième libertés, l'on peut accorder jusqu'à 20% du trafic (sur la base du trafic total de l'année précédente) ou du nombre de sièges offerts sur la ligne, aux opérations de cinquième liberté, pourvu que 80% du trafic total ou du nombre de sièges offerts sur cette ligne soient réservés aux exploitants de troisième et quatrième libertés;
- c) là où il y a des exploitants de troisième, quatrième et cinquième libertés dans la sous-région, l'octroi de la cinquième liberté aux transporteurs non-africains doit se faire sur la base de réciprocité après consultation des transporteurs concernés dans la sous-région, au profit de la sous-région de la CEDEAO. La date d'entrée en vigueur pour l'application de la 5ème liberté dans ces Etats, sera le 1er novembre 1997, au plus tard.

Comité sous-régional de suivi

22. En vue d'activer la mise en oeuvre effective des décisions prises par les différentes réunions ministérielles sur la Déclaration, un comité sous-régional de suivi au niveau ministériel et des experts a été mis en place. Ce comité sera saisi des différends rencontrés par les Etats dans la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro. Les décisions prises par le Comité sont exécutoires faute de sanctions contre les compagnies aériennes qui ne se conformeront pas aux décisions. Ces sanctions pourront comprendre :

- * la réduction de la capacité;
- * la suppression des droits de 5ème et ou de 3ème et 4ème libertés de l'air; et
- * l'interdiction totale des droits de trafic sur des lignes aériennes bien déterminées.

23. Les conclusions de cette réunion de l'Afrique de l'Ouest ont été envoyées à tous les ministres coordinateurs pour qu'ils puissent s'en inspirer lors de leurs activités sous - régionales.

24. Comme action de suivi de cette réunion, les Etats membres du Traité de Yaoundé ont procédé à la révision dudit Traité et y ont intégré l'esprit de la Déclaration. En outre les représentants des pays suivants et ou de leurs compagnies aériennes : Gambie, Nigéria, Ghana, Cape Vert, Guinée Bissau et Sierra Leone se sont réunis pour étudier les problèmes de mise en oeuvre de la Déclaration. A l'issue de leurs travaux ils ont adopté l'Accord de Banjul en vue d'accélérer la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro.

25. De ce qui précède on peut conclure que les ministres coordinateurs des autres sous-régions devront redoubler d'effort en vue d'activer la mise en oeuvre de la Déclaration.

III. PROGRES REALISES DANS LA MISE EN OEUVRE DE LA DECLARATION

26. D'une manière générale, depuis l'adoption à Maurice des mesures en vue d'accélérer la mise en oeuvre de la Déclaration on constate que:

- plusieurs pays en Afrique de l'Ouest et de l'Est ont fourni des efforts dans la libéralisation progressive des droits de trafic. Ces pays ont pris des mesures quant à l'intégration de la Déclaration dans leurs politiques nationales.
- sous l'égide de l'AFRAA, la coopération technique a beaucoup progressé surtout en ce qui concerne le pool technique, l'achat conjoint de carburant, le rechapage et l'achat conjoint de pneus.
- les positions africaines en matière de réglementations aéronautiques sont bien coordonnées et défendues au niveau des instances internationales.
- les pays africains prennent de plus en plus conscience des enjeux et des implications des nouvelles politiques aéronautiques
- les gouvernements ont diminué leurs interférences dans la gestion des compagnies aériennes et des autorités aéroportuaires. En effet, plusieurs initiatives ont été prises en vue de favoriser la participation du secteur privé aux activités aéronautiques. On comptait en 1996 au moins 12 compagnies aériennes proposées pour être privatisées et une dizaine d'autorités autonomes de l'aviation civile.

- les nouvelles réglementations aéronautiques ont favorisé la création de compagnies aériennes privées.
- des accords commerciaux ont été conclus entre les compagnies aériennes africaines.
- les mesures adoptées à Maurice dont notamment le principe d'octroi de la 5ème liberté ont été mises en oeuvre par beaucoup de pays africains.
- des nouvelles routes sont exploitées grâce à l'introduction de la flexibilité dans l'octroi des droits de trafic et spécialement ceux de la 5è liberté conformément aux mesures arrêtées à Maurice. En conséquence le réseau intra africain a été un peu amélioré.
- une alliance entre Air Mauritius, Air Madagascar et Air Seychelles a eu lieu.

Remarques générales

27. De ce qui précède, on remarque qu'une évolution timide de la situation est en cours et que la mise en oeuvre de la Déclaration se fait progressivement. On remarque aussi qu'aucune fusion ou intégration des activités commerciales et techniques n'ont eu lieu. Malgré que ces dernières soient basées sur les intérêts que peuvent tirer les compagnies aériennes, il est à croire que cette absence est liée à des problèmes non insurmontables. Des alliances ont eu lieu avec les compagnies aériennes situées en dehors du continent africain. Même si celles-ci sont nécessaires elles ne doivent pas empêcher la coopération intra africaine. Les ministres coordinateurs n'ont pas en général été beaucoup actifs, peut être à cause des changements ou d'un manque d'engagement et ou d'informations.

IV. PROBLEMES IDENTIFIES

28. Le fait que la Déclaration n'a pas été totalement mise en oeuvre neuf ans après son adoption, indique que des problèmes non insurmontables existent. Parmi ces problèmes on peut citer les suivantes:

i) Manque d'initiative et méfiance des partenaires africains

29. Les déclarations et intentions de coopération et d'intégration de compagnies aériennes africaines n'ont pas été suivies d'effet. Ceci est dû au manque d'initiative, à la méfiance et aux difficultés financières que la plupart traversent, plutôt qu'à d'autres choses. Si des études avaient été entreprises on aurait pu dégager des résultats positifs, mais encore faudra-t-il que les engagements culturels et politiques suivent faute d'études convaincantes les compagnies aériennes n'ont pas pris plusieurs initiatives en ce qui concerne les alliances entre elles en vue d'atteindre les objectifs visés par la Déclaration. Il est à signaler qu'Air Mauritius, Air Madagascar et Air Seychelles ont décidé de créer une compagnie régionale.

ii) Programmes de restructuration

30. Plusieurs compagnies aériennes africaines se sont lancées dans des programmes de restructuration en vue d'améliorer leurs situations financières et de faire face à la concurrence. Dans ce processus, qui prend assez de temps, les dirigeants des compagnies aériennes se sont focalisés sur les problèmes quotidiens et de recherche de financement ainsi ils n'avaient pas le temps de se consacrer sur les alliances africaines.

iii) Situation politico-économique

31. Depuis le début des années 1990, les Etats africains traversent des troubles politiques, économiques et sociaux. Ainsi les gouvernements n'ont pas eu le temps nécessaire de se concentrer sur le développement du secteur aéronautique et plus spécialement sur la coopération et l'intégration des compagnies aériennes africaines.

iv) Manque d'engagement et craintes

32. Les dirigeants des compagnies aériennes se montrent toujours méfiant les uns des autres. Ils hésitent à s'engager dans des problèmes de coopération et d'intégration. En outre, les compagnies aériennes africaines ont continué à exploiter individuellement surtout les services de l'Afrique vers l'Europe, l'Amérique et l'Asie. Or, il existe dans un domaine un grand potentiel de coopération et d'intégration non encore exploité. En effet une meilleure coordination et coopération sur ces liaisons entraîneront la création de hubs-africains ce qui permettra d'assurer des vols journaliers vers l'Europe, l'Asie et une meilleure déserte des capitales africaines. Faute donc d'engagement à réaliser des alliances africaines aucune initiative n'a été prise pour intégrer les activités aéronautiques. En outre des compagnies aériennes craignent que la mise en oeuvre de la Déclaration ne les désavantage sur le plan commercial.

v) Mauvaise interprétations de la Déclaration

33. Certains pays et compagnies aériennes continuent de mal interpréter la Déclaration selon la situation qui les favorisent. En effet, pour certains, l'objectif de la Déclaration consiste à créer des regroupements régionaux, tandis que pour d'autres, il est davantage question de créer un environnement propice à travers une libéralisation généralisée.

V. CONCLUSIONS

34. Une évaluation exhaustive de la situation du transport aérien en Afrique sera faite par la CEA en 1998. Au cours de cet exercice l'impact de la Déclaration de Yamoussoukro sera évalué. En attendant un tel rapport, qui sera présenté à une réunion régionale des ministres chargés de l'aviation civile, il est nécessaire que les actions entamées soient poursuivies et que de nouvelles activités soient entreprises. Toutefois, le bilan actuel est généralement positif car le momentum née de la Déclaration de Yamoussoukro a permis de changer les mentalités, de favoriser une meilleure coordination des positions africaines et à mettre en place des conditions propices pour la participation du secteur privé dans les activités aéronautiques.

35. Pour améliorer la situation actuelle, il est suggéré d'entreprendre les actions suivantes: (i) effectuer des missions conjointes CEA/OUA (CAFAC)/ AFRAA, dans les pays qui montrent des résistances et ou qui interprètent très mal la Déclaration; (ii) organisation sous l'égide des ministres coordinateurs, des séminaires nationaux dans les pays qui sont réticents à réaligner leurs politiques nationales sur les principes de la Déclaration de Yamoussoukro; (iii) entreprendre des études à la demande des pays en vue de dissiper les craintes exprimées. Du fait que les changements fréquents des ministres n'ont pas permis la poursuite des actions sous-régionales initiées on devrait: (iv) lancer un appel aux ministres coordinateurs afin qu'ils continuent et une dynamise les activités initiées en vue de mettre en oeuvre les décisions prises à Maurice et; (v) à la CEA d'améliorer la circulation de l'information sur les meilleures pratiques et succès enregistrés.

VI. MESURES SUGGEREES

36. Le présent rapport intérimaire ainsi que l'analyse des questionnaires seront améliorés dans le cadre de l'étude générale que la CEA compte entreprendre en 1998. Toutefois il est demandé à la réunion de:

- 1) examiner les actions de suivi indiquées aux paragraphes 34 et 35 sous le chapitre conclusions, en vue de les compléter et de prendre les décisions que la réunion jugera nécessaires.
- 2) lancer un appel aux pays qui ne l'ont pas encore fait, pour qu'ils remplissent et envoient à la CEA les questionnaires, si possible avant le 28 février 1998.
- 3) demander aux différents partenaires d'envoyer à la CEA les informations complémentaires en vue de compléter le rapport.
- 4) étudier la possibilité d'organiser une rencontre régionale qui aura pour but d'examiner le bilan de la mise en oeuvre de la Déclaration et de prendre les décisions nécessaires. A cet égard un comité restreint pourrait être mis en place pour préparer les documents à présenter à la conférence régionale.

ANALYSE DES QUESTIONNAIRES SUR LA DECLARATION DE YAMOUSSOUKRO
--

I. INTRODUCTION

La CEA a, en janvier 1996, élaboré et envoyé des questionnaires à tous les pays africains, en vue d'évaluer la mise en oeuvre des mesures adoptées à l'Ile Maurice dans le but de réactiver la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro. Les pays et compagnies aériennes ci-après ont répondu aux questionnaires: Algérie, Angola, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Côte d'Ivoire, Egypte, Ethiopie, Ghana Airways, Kenya Airways, Madagascar, Mali, Malawi, Air Maurice, Namibie, Air Seychelles, les Seychelles, Afrique du Sud, Soudan Airways, Royal Swaziland, Tanzanie, Togo, Tunisie, Ouganda, Air Zimbabwe et Zimbabwe. La CEA n'a reçu aucune réponse de la part des pays et compagnies aériennes suivants: Botswana, Cap-Vert, Rep. Centrafricaine, Tchad, Comores, Congo, Rep. Démocratique du Congo, Djibouti, Erythrée, Gabon, Gambie, Guinée, Guinée Bissau, Guinée Equatoriale, Lesotho, Libéria, Jamahiriya Arabe Libyenne, Maroc, Mozambique, Niger, Nigéria, Rwanda, Sénégal, Sierra Léone, Somalie et Zambie. Par conséquent, la présente analyse a été entreprise sur la base des réponses reçues par la CEA.

II. ANALYSE DE LA MISE EN OEUVRE DE LA DECLARATION DE YAMOUSSOUKRO

La CEA, entreprendra, l'année prochaine, une étude approfondie sur la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro. Le présent rapport constitue par conséquent une évaluation préliminaire des questions soulevées par les pays en répondant aux questionnaires. L'évaluation a été faite par sous-région et par thème spécifique. Certaines problèmes pourraient avoir été déjà résolus. D'autre part, certaines questions soulevées ne sont pas connues des autorités d'aviation civile étant donné que les compagnies aériennes ont menées les négociations uniquement entre elles sans pour autant associer les responsables gouvernementaux.

A. AFRIQUE AUSTRALE**A.1 L'expérience de l'Afrique du Sud avec la Zambie sur les droits de trafic de 3ème et 4ème liberté**

Le département de transport de l'Afrique du Sud a indiqué que des négociations ont été menées avec la Zambie mais que les deux parties ont des difficultés à obtenir l'augmentation d'une fréquence de vol sur la ligne Johannesburg-Ndolo en faveur de la compagnie Inter Air. Cette situation n'est pas en conformité avec l'accord convenu à Maurice.

A.2 Expérience avec le Mozambique

Des négociations entre le Mozambique et l'Afrique du Sud se sont déroulées le 7 mars 1996. En dépit d'une forte demande sur la ligne Johannesburg-Maputo (le chargement moyen des compagnies ariennes Sud-africaines pour 1995 est de 80%), le Mozambique n'a pas voulu accroître le nombre de vols sur cette ligne.

- Le principe de désignation multiple de compagnies aériennes reste encore une question épineuse. L'Afrique du Sud soutient bien ce concept, vu qu'il favorise la compétition et profite au consommateur. Le Mozambique, cependant, n'est pas en faveur de ce principe.

- En dépit d'une forte demande pour le cargo entre Johannesburg et Maputo, le Mozambique n'a pas autorisé la fréquence de vols cargo réguliers.

- Air Zimbabwe a sollicité les droits de 5ème liberté entre Maputo et Durban, mais la demande a été rejetée.

A.3. Expérience avec le Zimbabwe

Des négociations entre le Zimbabwe et l'Afrique du Sud se sont déroulées du 13 au 15 septembre 1995, à la suite desquelles, l'Afrique du Sud a autorisé le libre mouvement d'aéronefs transportant au plus huit (8) passagers et/ou 1000 Kg de cargaison. Mais, face à l'absence de réciprocité de la part du Zimbabwe, le gouvernement Sud africain a été obligé à mettre des conditions dans l'accord bilatéral sur le transport aérien en vue de réglementer la fourniture de services express de fret par aéronef dont le poids ne devrait pas excéder 5,700 Kg et transportant 1000 Kg de cargaison.

A.4. Expérience avec le Kenya

Air Seychelles a demandé les droits de 5ème liberté sur la ligne Nairobi/Madrid, mais cette demande a été rejetée par le Kenya. En dépit du fait que la question des droits de trafic entre l'Afrique et les autres régions n'ait pas fait l'objet de discussion à l'Ile Maurice, cette requête aurait pu être agréée.

Air Zimbabwe a sollicité les droits de 5ème liberté sur les lignes Nairobi/Dubai et Maputo/Durban mais aucune n'a été acceptée. Ces questions n'ont pas fait l'objet de discussion à l'Ile Maurice, mais auraient bien pu être prises en compte par le Kenya.

D'autre part, les demandes soumises par les compagnies aériennes de l'Afrique Centrale et de l'Ouest, qui sont en conformité avec les décisions prises à l'Ile Maurice, ont été acceptées par le Kenya.

A.5. Expériences de la sous-région Australe avec la sous-région de l'Est

(i) Troisième et quatrième libertés

Les pays ayant répondu aux questionnaires n'ont soulevé aucune question relative aux difficultés d'accorder les troisième et quatrième libertés. Il est par conséquent présumé que les pays de l'Afrique australe ont entièrement accepté les décisions prises à l'Ile Maurice.

(ii) Cinquième liberté

- Air Seychelles a demandé à opérer entre Johannesburg et Windhoek, mais sa requête n'a pas été acceptée. Ce qui signifie que le principe de 20% du trafic total n'a pas été accepté par l'Afrique du Sud et le Malawi. L'explication avancée par ces deux pays est que, SARATA demeure encore en état de finalisation.

- Royal Swazi a également sollicité les droits de cinquième liberté sur la ligne Dar-es-Salaam/Nairobi/Dar-es-Salaam mais sa requête a été rejetée.

A.6 Opération cargo en Afrique australe

- Des négociations se sont déroulées du 17 au 19 janvier 1995 entre l'Angola et l'Afrique du Sud, au cours desquelles il a été indiqué que les compagnies aériennes se prononceraient sur toutes les opérations cargo dans les 60 jours qui suivront. En Octobre 1995, l'Afrique du Sud a demandé de faire passer la fréquence du vol cargo de un à deux, mais aucune réponse n'a été fournie par les autorités aéronautiques d'Angola.

- Les opérations cargo d'Ethiopian Airlines en Angola sont soumises à de redevances contrairement aux décisions prises à l'Ile Maurice.

- Des négociations ont été menées le 7 mars 1996 entre l'Angola et l'Afrique du Sud. En dépit d'une forte demande de cargo, le Mozambique n'a pas voulu accorder un vol cargo régulier.

- La demande relative aux opérations cargo entre le Gabon et l'Angola n'a pas été agréée par la TAG.

A partir de ce qui a été susmentionné, on peut conclure que les opérations cargo sont confrontées à des difficultés dans la sous-région australe, en dépit des décisions prises par les ministres de transport et des communications. Ce sont, en fait, les compagnies aériennes qui exercent à un certain degré une influence sur la question de règlement des services aériens.

B. AFRIQUE DU NORD

Dans cette sous-région, les droits de trafic sont accordés avec souplesse et la plupart des pays ont indiqué qu'ils ont adopté une politique libérale d'octroi des droits de trafic. En effet, la sous-région n'est pas très bien reliée aux autres sous-régions africaines en raison des difficultés liées à l'obtention des droits de trafic nécessaires.

B.1 Expériences avec l'Afrique de l'Ouest

Des requêtes portant sur les droits de cinquième liberté ont été faites sur les lignes ci-dessous, mais n'ont pas été entièrement acceptées, du fait qu'au moins un Etat s'y est opposé.

Addis - Asmara
Niamey - Bamako
Cotonou - Abidjan
Dakar-Abidjan

Bamako-Cotonou
Bamako-Ouagadougou
Abidjan-Dakar
Dakar-Ouagadougou

B.2 Opérations cargo entre l'Afrique du Nord et l'Afrique de l'Ouest

Les demandes d'opérations cargo sur les lignes ci-après, déposées par les compagnies aériennes de l'Afrique du Nord ont été rejetées en dépit des décisions prises à l'Ile Maurice:

Dakar - Abidjan

Dakar - Cotonou

Abidjan - Cotonou - Ouagadougou

Abidjan - Ouagadougou - Niamey - Bamako

C. SOUS-REGION DE L'AFRIQUE DE L'EST

En ce qui concerne cette sous-région, quelques pays ont des difficultés à mettre en oeuvre les décisions prises à l'Ile Maurice plus particulièrement par rapport à la question des droits de Cinquième liberté de mouvement aérien.

La demande de Kenya Airways sur les droits de Cinquième liberté entre Dar-es-Salaam/Luanda et Dar-es-Salaam/Maurice n'a pas été acceptée.

Entre les sous-régions de l'Afrique de l'Est et Australe, la cinquième liberté n'a pas été accordée sur les lignes ci-après:

Entebbe - Bujumbura

Entebbe - Kigali

Johannesbourg - Harare

Dar-es-Salaam - Harare

D. SOUS-REGION DE L'AFRIQUE DE L'OUEST

Les questions découlant de la mise en oeuvre de la Déclaration ont été analysées par les experts de l'aviation civile, le comité de suivi de la Déclaration et les ministres responsables de l'aviation civile. A cet égard, des décisions ont été prises en vue d'assurer l'octroi effectif des troisième et quatrième liberté et de la cinquième liberté le 1 mai 1997 et le 1 novembre 1997 respectivement. Dans le but d'assurer la mise en oeuvre adéquate des décisions prises, un comité de suivi sous-régional a été mis en place, investi du pouvoir de sanctions appropriées.

D'autre part, les directeurs d'aviation civile et les chefs exécutifs des compagnies aériennes de la Gambie, du Ghana, du Nigéria, de la Guinée Bissau et du Cap-vert ont tenu une réunion de consultation à Banjul, en vue d'examiner la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro. Cette réunion a conclu par l'adoption de l'Accord de Banjul pour la mise en oeuvre accélérée de la Déclaration de Yamoussoukro et un Mémoire d'Accord a été dûment signé par les autorités des Etats présents à la réunion.

E. SOUS-REGION DE L'AFRIQUE CENTRALE

Compte tenu du fait que seuls deux pays sur les dix de la sous-région, ont répondu au questionnaire, la CEA n'a pas jugé utile de procéder à l'analyse.

III. CONCLUSIONS

En dépit des décisions prises à l'Ile Maurice par les ministres responsables de l'aviation civile, visant à activer la mise en oeuvre de la Déclaration, certains pays africains continuent toujours à protéger leurs compagnies aériennes et refusent les droits de trafic même pour les lignes sur lesquelles ils n'effectuent aucune opération.

L'analyse a également révélé que, beaucoup a été, en effet, fait pour libéraliser progressivement l'octroi des droits de trafic et intégrer la Déclaration de Yamoussoukro aux politiques nationales de transport aérien, mais beaucoup reste encore à faire pour atteindre l'objectif fixé.

- Les questionnaires ont en outre révélé que malgré leurs refus d'accepter les décisions adoptées à l'Ile Maurice, les pays utilisent le concept de la Déclaration pour solliciter des droits de trafic et d'opération de cargo.

- Quoique, les décisions des ministres n'aient pas été intégralement appliquées dans les sous-régions, des progrès remarquables ont été accomplis.

- Il a été observé que certains pays refusent catégoriquement de mettre en oeuvre les décisions des ministres de leurs sous-régions, mais utilisent le concept de la Déclaration pour demander les droits de cinquième liberté ou d'opération cargo.

- Pour mieux faciliter la réalisation de l'objectif de la Déclaration de Yamoussoukro et des décisions prises à l'Ile Maurice, sa mise en oeuvre devrait d'abord commencer au niveau sous-régional ou du groupe économique et se poursuivre au niveau régional.