



100-10000  
Distr.: LIMITÉE

ECA/RCID/06/98  
April 1998

Original: FRANÇAIS

**NATIONS UNIES**  
**COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE**

---

**ENVIRONNEMENT AERONAUTIQUE  
“ACTIVITES D’INTEGRATION  
AERIENNE ET L’AVENIR DE LA  
DEUXIEME DECENNIE POUR LES  
TRANSPORTS ET LES  
COMMUNICATIONS EN AFRIQUE”  
AU DELA DE L’AN 2000**

---

*Division de la coopération et de l'intégration régionales, B.P. 3001, Addis Abeba,  
Ethiopie. Téléphone: (251-1) 512966-511870; Télécopie: (251-1) 513038-514416*



COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

**ENVIRONNEMENT AERONAUTIQUE  
“ACTIVITES D’INTEGRATION AERIENNE ET  
L’AVENIR DE LA DEUXIEME DECENNIE POUR  
LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS  
EN AFRIQUE”  
AU DELA DE L’AN 2000**

## SOMMAIRE

Suite à la demande de la CAFAC, la CEA a préparé ce rapport d'information qui retrace succinctement : certaines activités de coopération et d'intégration initiées en Afrique, les éléments de l'environnement international susceptibles d'influencer les activités d'intégration; les solutions possibles d'intégration aérienne; le programme de la deuxième décennie des transports et des communications au delà de l'an 2000.

Il est demandé aux participants de prendre note des informations fournies dans la présente note dans leurs délibérations. Il est en outre, demandé de noter que la CEA entreprendra avec ses partenaires des études approfondies sur les questions soulevées et dont les conclusions seront présentées à la prochaine conférence régionale sur la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro.

**ENVIRONNEMENT AERONAUTIQUE - ACTIVITES D'INTEGRATION  
AERIENNE ET L'AVENIR DE LA DEUXIEME DECENNIE  
POUR LES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS  
EN AFRIQUE - AU DELA DE L'AN 2000**

## **1. INTRODUCTION**

1. Juste après les indépendances, les pays africains ont reconnu l'importance du rôle de l'aviation civile dans les économies nationales, le processus d'intégration nationale et régionale, et le développement social. Ainsi la plupart ont créé leur compagnie nationale et mis en place des autorités de l'aviation civile en charge de la réglementation et de la gestion des infrastructures et installations aéronautiques. Pour ce faire, ils ont porté assistance à leurs instruments nationaux sous forme de subventions et de protection des marchés nationaux et sous-régionaux.

2. Malgré le fait que les activités aériennes étaient vues pour certains comme élément de fierté nationale et une manifestation de souveraineté, des tentatives de regroupement et d'intégration ont été initiées. Certaines de ces tentatives ont réussi, c'est le cas, entre autres, d'Air Afrique, de l'ASECNA et de l'East African Airways. Air Afrique constitue aujourd'hui un exemple réel d'intégration aérienne et cela grâce à l'Organisation commune africaine et malgache (OCAM) qui était la structure politique à travers laquelle la décision de regroupement a été prise et matérialisée. Certains disent aujourd'hui que si Air Afrique n'avait pas été créée à cette époque, elle n'aurait plus jamais pu voir le jour. En effet, plusieurs tentatives de regroupement et d'intégration aériens ont été conçues depuis mais presque, toutes à l'exception d'un ou deux cas, ont échoué faute de compromis ou pour cause de divergence d'intérêts, de manque de volonté ferme et de cadre politique approprié.

3. Un autre cas réel d'intégration qui est du moins un des grands succès est celui relatif au contrôle de l'espace aérien et la gestion des installations et infrastructures aéronautiques qu'exerce l'ASECNA pour un certain nombre de pays africains. Cet instrument communautaire a pu démontrer la réussite de l'intégration en matière d'activités aéronautiques. Il peut servir d'exemple et peut être élargi à plusieurs pays.

4. Il y a certainement d'autres cas de réussite d'intégration d'activités surtout en matière de politique : l'exemple de la CAFAC décrit ci-dessous en est un. Le fait que les deux cas cités en matière d'exploitation continuent d'exister et qu'ils soient les seuls à couvrir un grand nombre de pays, témoigne de l'immensité du potentiel d'intégration d'activités aériennes en Afrique.

## II. QUELQUES RAPPELS DES DECISIONS PRISES PAR LA PREMIERE CONFERENCE DES TRANSPORTS AERIENS AFRICAINS

5. En novembre 1964, sur l'initiative de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), s'est tenue à Addis Abéba la première conférence des transports aériens africains dont le but était d'examiner les mesures propres à développer le transport aérien à l'intérieur de l'Afrique et entre l'Afrique et le reste du monde, en tant qu'instrument de développement économique et social de l'Afrique. Le Secrétariat de cette conférence était assuré par messieurs A.M. Lester (OACI), G. Lardner (CEA) et P.L. Ainley (OACI) Sami Awad (CEA) et A. Kotaite (OACI) actuellement, président du Conseil de l'OACI. Après examen de plusieurs questions brûlantes du moment, la conférence a pris, entre autres, les décisions suivantes :

a) Création de nouvelles petites compagnies aériennes

6. Une des solutions proposées et examinées par la conférence, en ce qui concerne le développement des services aériens africains était la création d'une ou de plusieurs petites compagnies aériennes contrôlées internationalement qui exploiteraient des services aériens spéciaux. Les participants à la conférence se sont opposés à cette solution et elle fut rejetée.

b) Création dans les sous-régions de grandes compagnies aériennes internationales absorbant les compagnies aériennes existantes

7. Présentée par l'OACI et la CEA, cette solution prévoyait l'intégration des compagnies aériennes des sous-régions pour former une compagnie multinationale que les gouvernements intéressés contrôlèrent. La conférence a retenu cette solution et a proposé qu'elle soit étudiée plus en détail dans chaque sous-région par les pays intéressés. En outre, la conférence a laissé le choix aux Etats de chaque sous-région de se consulter, et de décider du genre de regroupement qu'ils entendent choisir et informer par l'intermédiaire de l'OUA, les secrétariats de l'OACI et de la CEA avant le 31 mars 1965.

b) Création d'une compagnie aérienne Pan-africaine unique

8. La Conférence a examiné la possibilité de créer une compagnie aérienne Pan-africaine unique qui exploiterait tous les services internationaux à l'intérieur de l'Afrique ainsi que les services inter-continentaux. Il a été admis d'une manière générale qu'il était prématuré de s'engager dans cette voie. Il a néanmoins été admis que la création d'une compagnie aérienne de ce genre devrait être considérée à une date ultérieure.

9. Après avoir longuement débattu ces questions, la conférence a pris une résolution sur les compagnies sous-régionales dans laquelle il a été recommandé entre autres :

- (i) que les Etats africains procèdent entre eux à des consultations sur la base des groupements sous-régionaux pour décider du groupement sous-régional dont chacun des Etats, s'il le souhaite, fera partie; que les Etats en question examinent les problèmes posés par la création de compagnies aériennes sous-régionales pour se prononcer sur la politique à adopter en la matière et pour décider des nouvelles mesures à prendre ; qu'ils décident de l'action future qu'ils désireraient entreprendre et que les décisions prises en ce qui concerne la création des compagnies au niveau des sous-régions soient portées à la connaissance des secrétariats de la CEA et de l'OACI par l'intermédiaire du secrétariat de l'OUA, avant le 31 mars 1965.
- (ii) que les secrétariats de l'OACI et la CEA prennent toutes dispositions utiles pour fournir une assistance en réponse aux requêtes présentées par les groupements sous-régionaux d'Etats ;

#### **Encadré 1**

De ce qui précède, on constate que les pays africains ont été animés par le souci d'intégrer les activités des compagnies aériennes depuis déjà plus de trois décennies et que les décisions prises et/ou les actions recommandées n'ont pas été totalement mises en oeuvre.

#### **d) Collaboration entre gouvernements et création de la CAFAC**

10. La Conférence a examiné avec attention les méthodes propres à instaurer dans les conditions les plus favorables une collaboration entre gouvernements africains. Tous les délégués se sont accordés à reconnaître que cette collaboration serait indispensable au développement harmonieux du transport aérien en Afrique et qu'il conviendrait que les Ministres chargés de l'aviation civile ou leurs représentants puissent se rencontrer régulièrement au sein de l'OUA. Dans cette perspective, on a estimé qu'il serait nécessaire de créer en Afrique un organe permanent de l'aviation civile.

11. Toutefois, il a été souligné que la création d'un tel organe était par nature d'ordre plutôt politique et que l'Organisation de l'unité africaine avait déjà institué une Commission des transports et des communications dont le mandat comprend le transport aérien. Ainsi la Conférence :

**Ayant étudié** les conditions requises pour le développement du transport aérien en Afrique, et

**Constatant** que l'Organisation de l'unité africaine a institué une Commission des transports et des communications dont le mandat comprend le transport aérien, et

**Prenant acte** de la coopération effective existant entre l'OUA et la CEA,

**Recommande** que l'OACI et la CEA entreprennent des consultations avec l'OUA à l'effet de présenter, d'un accord commun, aux Etats membres une étude tendant à la création d'un organe africain de l'aviation civile, afin qu'une conférence puisse être convoquée au plus tôt pour créer cet organe.

#### Encadré 2

C'est cette recommandation qui a donné naissance à la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), qui est aujourd'hui un des organes de consultation africaine sur toutes les questions aéronautiques. La CAFAC constitue aujourd'hui le troisième cas de succès d'intégration et de coordination des politiques aéronautiques africaines.

### III. APERÇU SUR LE NOUVEL ENVIRONNEMENT INTERNATIONAL

12. Les éléments du nouvel environnement international des transports aériens ont fait l'objet de plusieurs débats lors des grandes rencontres notamment lors de la 4ème Conférence mondiale de transport aérien sur la réglementation du transport aérien international, ainsi que les réunions relatives aux nouveaux systèmes de communications et de surveillance. Ainsi, nous n'avons rappelé ci-dessous que les éléments clefs qui sont à prendre en compte dans tout processus d'intégration des activités aéronautiques en Afrique.

#### 1. Contenu de la réglementation future internationale du transport aérien: "Objectifs et accès au marché"

13. Concernant les objectifs de la réglementation future, la note présentée par les Etats africains lors de la 4ème Conférence mondiale des transports aériens faisait une distinction claire entre la participation directe et celle indirecte. Ainsi, les africains ont proposé d'ajouter comme objectif fondamental, la coexistence de différents régimes de réglementation.

14. Dans ses délibérations sur cette question, la Conférence, a reconnu, entre autres, le principe de coexistence de différents régimes de réglementation et a décidé de laisser le choix aux Etats d'évaluer les futurs arrangements réglementaires d'après leurs propres objectifs fondamentaux et en fonction des avantages économiques et autres qu'ils en attendent.

15. En ce qui concerne l'accès au marché, les débats de la Conférence ont porté sur la recherche des voies et moyens pour libéraliser le transport aérien sans porter préjudice à la participation, car même si les changements en cours et leur poursuite ne sont pas refutables, il a été reconnu que l'accès de base sans restriction au marché était actuellement irréalisable au niveau mondial. A cet égard, l'on a estimé que les Etats pourraient procéder à la libéralisation **marché par marché ou cas par cas**. De nombreux délégués étaient favorables à une

**libéralisation séquentielle** et progressive de l'accès au marché à partir du **niveau sous-régional ou régional**.

16. Au terme des délibérations sur l'accès au marché il a été accepté, entre autres:

- que l'objectif sous-jacent de tout arrangement futur pour l'accès au marché devrait être, à long terme, d'optimiser des **relations commerciales** et des liaisons de communication efficaces et économiques entre les Etats, et de promouvoir dans toute la mesure du possible la croissance et le développement aux niveaux national et régional, tout en assurant à chaque Etat le droit de participer de manière significative au transport aérien international conformément à la Convention de Chicago.
- d'appuyer une **évolution graduelle**, progressive, ordonnée et protégée vers un accès au marché qui garantisse la participation, l'adaptation et la souplesse réglementaire et qui permette au transport aérien international de réagir et de s'ajuster aux forces du marché.
- qu'en ce qui concerne la **libéralisation progressive** de l'accès au marché, chaque Etat fera en définitive son propre choix rationnel quant au degré et au rythme de cette libéralisation, pour chaque cas, et en tenant compte des circonstances, des besoins et des objectifs qui lui sont propres ainsi que des avantages économiques nets et autres plus larges qui pourraient se concrétiser. L'une des solutions proposées pour amorcer l'évolution graduelle d'un accès plus large au marché était d'introduire progressivement la libéralisation au niveau sous-régional ou régional.

### Encadré 3

De ce qui précède on déduit que la conquête des marchés et leur libéralisation domineront l'environnement international surtout que la tendance des nouvelles relations internationales est de remplacer l'aide par le commerce.



## 2. Propriété et contrôle des transporteurs aériens

17. Lors des débats sur ce point, il a été signalé que les critères de propriété et de contrôle nationaux pourraient être appliqués avec plus de souplesse dans le contexte bilatéral actuel. Il a été reconnu de façon générale qu'il fallait apporter quelques changements aux critères traditionnels de propriété et de contrôle nationaux afin de renforcer la participation des Etats au transport aérien international, d'élargir les sources d'investissement des transporteurs aériens, de tenir compte des arrangements régionaux sur l'accès au marché et de s'adapter à la situation actuelle de l'industrie. Il a été noté que certains Etats ont adopté des codes d'investissement visant à encourager l'apport de capital étranger. Les conclusions de la conférence sur cette question ont fait ressortir, entre autres, la nécessité d'examiner:

a) le **critère traditionnel de propriété et de contrôle** afin que les transporteurs puissent élargir leurs éventuelles sources d'investissement, et les Etats leurs possibilités de participer effectivement au transport aérien international, et

b) l'option d'élargir les critères relatifs à la propriété et au contrôle d'un ou plusieurs Etats, parties à un accord, ou à leurs ressortissants ainsi qu'à la variante que constitue un transporteur aérien détenu et contrôlé par des ressortissants ou par un ou plusieurs autres Etats qui font partie d'un groupe prédéterminé ayant une "**communauté d'intérêts**".

## 3. Désignations des transporteurs

18. Les accords bilatéraux actuels font état d'une mono-désignation de transporteur pour assurer l'exploitation des services aériens. Cette notion est en pleine évolution, car non seulement la multiple désignation est entrain d'apparaître mais aussi certains pays ont déjà commencé à participer au système de transport aérien international à travers d'autres moyens que leurs compagnies aériennes désignées. En effet, certains ont commencé la fourniture directe et indirecte des services aériens par leur compagnie nationale à l'aide des aéronefs d'un autre transporteur en vertu soit des accords classiques commerciaux soit des arrangements contractuels concernant la continuité et la qualité des niveaux de services aériens.

## 4. Privatisation

19. Pour améliorer l'efficacité et la performance des organismes chargés de la gestion des activités aériennes d'une part, et pour palier au déficit en besoin de financement en matière aéronautique d'autre part, les notions classiques de compagnies aériennes étatiques sont entrain de disparaître afin de favoriser la participation du secteur privé africain et étranger dans les activités aéronautiques internationales et nationales. Ainsi, certaines compagnies aériennes étrangères ont commencé à prendre des participations substantielles dans le capital des compagnies aériennes africaines, et certaines de ces dernières ont conclu des accords de franchisage et de partage de codes avec d'autres compagnies non africaines. On rencontre le même phénomène dans la gestion des aéroports et des infrastructures aéronautiques. En effet, il y a, aujourd'hui, en Afrique plusieurs exemples de cogestion des aéroports et de participation des partenaires étrangers dans le capital des sociétés de gestion des infrastructures aéronautiques.

## 5. Libéralisation européenne et déréglementation américaine

20. L'environnement international sera de plus en plus dominé par la libéralisation et la déréglementation qui seront poursuivies avec force et agressivité par leurs initiateurs. Ces politiques entraîneront d'autres intégrations et regroupements d'activités et élargiront davantage les marchés nationaux et sous-régionaux de ces pays. Les conséquences de ces politiques sur l'environnement aéronautique africain seront plus grandes, car comme il a été indiqué en 1988 à Yamoussoukro par la CEA, les compagnies aériennes appartenant à ces régions étaient entrain de mieux se préparer sur leurs propres marchés et pour se lancer ensuite à la conquête des autres marchés y compris ceux de l'Afrique. Ce phénomène est déjà en cours et se fait à travers par la participation au capital, le partage des codes, le franchisage et les pressions politiques.

## 6. Fixation des tarifs

21. Les tendances exprimées en vue de libéraliser la fixation des tarifs se poursuivront dans l'avenir. On pourra penser que le 3ème millénaire verra la fixation des tarifs sur la base de la propre appréciation commerciale de chaque transporteur afin d'obtenir des avantages commerciaux sur les concurrents.

## 7. Globalisation de la compétition

22. L'environnement international du transport aérien sera aussi marqué par une croissance des affaires, des règles de commerce multilatérales et la globalisation de la compétition. On constate ce phénomène dans d'autres services similaires tels que les télécommunications. Le transport aérien n'échappera pas à la globalisation de la compétition, il sera l'élément noteur de la nécessité de la globalisation de l'économie.

## 8. Communauté économique africaine

23. Un élément principal qui influencera sur l'environnement international et les politiques d'intégration africaine, est l'entrée en vigueur du Traité d'Abuja instituant la Communauté économique africaine en l'an 2028. Cette Communauté reposera sur les groupements économiques sous-régionaux actuels tels que la CEDEAO, la CEEAC ou la CEMAC, le COMESA, l'UMA, la SADC, l'IGAD, etc... Parmi les objectifs de la Communauté économique africaine, il est inscrit à l'article 4 "la promotion du développement économique, social et culturel ainsi que l'intégration des économies africaines en vue d'accroître l'autosuffisance économique et favoriser un développement endogène". En matière de transports et communications les pays Etats membres de la communauté ont convenu, entre autres, de :

- promouvoir l'intégration des infrastructures;
- harmoniser progressivement leurs législations et réglementations;

- organiser, structurer et promouvoir, aux niveaux régional et communautaire, les politiques de transport et des marchandises.
- promouvoir une meilleure intégration du transport aérien en Afrique et coordonner les vols ; et
- coordonner et harmoniser, au niveaux régional et communautaire, les politiques de transport en vue d'éliminer les barrières non-physiques de transport des biens, des services et des personnes.

24. L'article 62 du même Traité stipule que les Etats membres s'engagent à encourager la création d'entreprises communautaires et multinationales africaines dans les domaines des transports maritime, ferroviaire, routier, aérien et par voies d'eau intérieures.

#### 9. Déclaration de Yamoussoukro

25. L'environnement international sera marqué par la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro en vue d'atteindre son objectif à savoir l'instauration d'un climat de coopération et de solidarité nécessaire pour la sauvegarde et l'expansion des activités aéronautiques internationales en Afrique. Cette déclaration offrira le cadre idéal d'une intégration des activités aéronautiques surtout face au block qui se crée dans d'autres régions du monde.

#### 10. CNS/ATM

26. Les nouveaux systèmes de communication CNS/ATM basés sur les satellites et l'informatique offrent, grâce à leurs souplesses et simplicités, un cadre idéal d'intégration des activités de contrôle et de gestion du trafic aérien. A la limite, les activités nationales pourront être gérées par un seul organe africain voire international.

#### Encadré 4

En conclusion, on remarque que l'environnement international du transport aérien en Afrique sera dominé par des facteurs économiques, politiques et technologiques tous de nature à favoriser l'intégration des activités aéronautiques africaines.

La réglementation aéronautique est en pleine évolution afin de répondre aux exigences du commerce international. Tous les facteurs tels que: la limitation de capacité, les libertés de l'air, les tarifs, les fréquences, la propriété des aéronefs, la commercialisation des produits, et la manière de faire du business changeront dans le 21ème siècle. Il est à prévoir que beaucoup de notions classiques qui ont permis au transport aérien d'atteindre son développement actuel, disparaîtront.

Il est aussi à noter, qu'après la 4ème conférence, certains pays ont continué à mener des politiques libérales, de regroupement et d'intégration et ainsi ont mis de l'ordre dans leur environnement. L'Afrique reste encore attachée à certains principes de base dont bon nombres sont déjà dépassés.

Les changements entamés sont irréversibles, ainsi est-ce possible d'attendre une sous-région quelconque pour faire évoluer l'industrie du transport?

#### IV. POSSIBILITÉS D'INTÉGRATION DES ACTIVITÉS AÉRIENNES AFRICAINES DANS LE CADRE DU NOUVEL ENVIRONNEMENT INTERNATIONAL

27. Compte tenu de l'évolution décrite ci-dessus et des exemples d'intégrations enregistrées dans d'autres régions du monde, on peut prévoir les intégrations ci-dessous.

1. Création d'un organisme communautaire ou régional de gestion de contrôle du trafic aérien

28. Le traité d'Abuja comme indiqué ci-dessus favorise la mise en place d'un tel organisme. Ainsi, les communautés économiques sous-régionales telles que la CEDEAO, la CEEAC et/ou la CEMAC, l'UMA, la SADC, le COMESA etc... pourront initier une telle intégration d'activités. Un organisme communautaire ou régional pourrait être mis en place au niveau sous-régional en collaboration avec le secteur privé africain et international. Le cadre du CNS/ATM favorise une telle intégration au niveaux sous-régional et ou régional.

## 2. Compagnies aériennes sous-régionales

29. Les pays se désengagent progressivement de la propriété de leurs instruments désignés et favorisent de plus en plus la participation du secteur privé dans les activités aéronautiques. En outre, les compagnies aériennes africaines ne sont pas de taille à affronter la concurrence avec les compagnies aériennes géantes qui se forment actuellement dans d'autres régions. En effet, il y a en Europe et en Amérique des compagnies individuelles qui ont plus de 250 avions et produisent plus de 90 milliards de passagers-Km, alors que l'ensemble des compagnies aériennes membres de l'AFRAA ne dispose que d'environ 388 avions et ne produisent pas plus de 60 milliards de passagers-Km. Devant une telle situation et pour favoriser l'expansion des services aéronautiques africains, on pourrait penser à la création, au niveau des groupements économiques sous-régionaux, de compagnies aériennes sous-régionales pour les vols inter-Etats, et de compagnies aériennes sous-régionales pour les vols internationaux. Ces compagnies ne devront pas appartenir uniquement aux Etats; leurs capitaux devront être ouverts à la participation du secteur privé. Cette approche est un peu différente de celle préconisée en 1964 car il ne s'agit de compagnies exclusivement étatiques mais également de compagnies pour les vols inter-Etats et/ou internationaux. Cette distinction de vols inter-Etats et internationaux est faite pour une meilleure maximisation des vols et des revenus. En outre, les vols inter-Etats seront vus comme des vols d'appoint aux vols internationaux qui seront effectués dans les hubs provenant d'une meilleure organisation du réseau africain et international.

30. Les pays africains pourraient aussi envisager d'introduire la multiple désignation dans leurs politiques sous-régionales et nationales et ainsi coordonner leurs opérations d'exploitation des services aériens sous-régionaux et internationaux.

31. Enfin, il est aussi possible que les compagnies aériennes africaines intègrent leurs activités dans celles des compagnies européennes et américaines. Une des conséquences de cette situation est que l'industrie aéronautique africaine sera totalement dépendante de celle des pays européens et américains. Ceci nécessitera une meilleure gestion de la législation et des accords.

## 3. Autorités de l'aviation civile sous-régionale et/ou régionale

32. Dans la mesure où les Etats membres ont convenu par le Traité d'Abuja d'harmoniser progressivement leurs législations en matière de transport aérien, ils pourraient créer des autorités sous-régionales de l'aviation ou même une autorité régionale sous l'égide de la CAFAC. Ainsi, les politiques aéronautiques africaines seront intégrées.

## 4. Formation aéronautique

33. La formation aéronautique pourrait être mieux organisée en vue de minimiser les coûts. Il est possible de transformer certains centres nationaux pour une utilisation sous-régionales et cela avec la participation du secteur privé. Dans ce cas, on pourra faire une utilisation maximale du personnel africain et l'inter-changeabilité des personnels.

## **V. L'AVENIR DE LA DEUXIEME DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS AU DELA DE L'AN 2000**

34. La deuxième Décennie des Nations Unies pour les transport et les communications en Afrique est un programme africain conçu pour mobiliser tous les gouvernements africains, les organisations intergouvernementales, le système des Nations Unies et les agences extérieures d'aide pour une action cohérente et concertée en vue d'assurer le développement des infrastructures et services de transport et de communication en Afrique. La Décennie offre à tous les partenaires un cadre idéal pour harmoniser leurs contributions individuelles et créer un environnement favorable dans lequel leurs efforts pourraient produire des résultats positifs.

35. Le programme de la Décennie comprend 10 objectifs, une stratégie de mise en oeuvre, des mécanismes de suivi et de coordination et des projets conformes aux objectifs adoptés par les ministres africains des transports et communications. Ce programme a été mis en oeuvre grâce à la coordination et à la coopération de tous les partenaires y compris l'OUA, l'OACI, la CAFAC et l'AFRAA. Il s'agit d'un programme flexible, pan-africain, multisectoriel et intégré.

36. La deuxième Décennie a été proclamée pour la période 1991-2000, mais le développement des infrastructures et services de transport et communications en Afrique ne s'arrêtera pas à cette date. Le processus continuera plus loin. Aussi, est-il impératif que les efforts déployés jusque là se poursuivent pour faire avancer le momentum né de la mise en oeuvre collective du programme.

37. Il est escompté qu'en l'an 2000, l'Afrique disposera d'une base solide et cohérente de systèmes de transport et de communication et ainsi le cadre d'action de la décennie au delà de cette période sera centré sur le renforcement et l'amélioration des acquis afin de permettre à l'Afrique de participer pleinement au 21ème siècle.

38. Le programme a fait l'objet d'une deuxième évaluation à mi-parcours en novembre dernier, lors de la 11ème réunion de la Conférence des ministres africains des transports et des communications. La dernière évaluation aura lieu en l'an 2000 ; date d'expiration du programme de la Décennie. Après avoir examiné la deuxième évaluation à mi-parcours, les ministres ont adopté un cadre d'action pour "Accélérer la mise en oeuvre du programme de la deuxième décennie des Nations Unies et créer des systèmes renforcés et efficaces de transports et de communications en Afrique pour le XXIème siècle". En adoptant ce cadre d'action les ministres ont défini les activités ci-dessous à entreprendre en matière de transport aérien:

### **A. Phase I: 1998-2000**

(a) Mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro et surtout en ce qui concerne la libéralisation du transport aérien en Afrique selon les conclusions de Maurice, sur les droits de trafic;

(b) Entreprendre une étude sur le développement des services de transport aérien africain, les défis à long terme et le programme d'action pour le transport aérien en Afrique;

- (c) Amélioration de la sécurité aérienne et de la sûreté en Afrique;
- (d) Continuation de la mise en oeuvre du plan de navigation aérienne AFI;
- (e) Encourager les Etats à profiter du mécanisme du système AVSEC de l'OACI;
- (f) Amélioration de la qualité des services aériens;
- (g) Réforme institutionnelle pour favoriser la commercialisation des entreprises et fournisseurs de services, et prise en compte des intérêts des usagers des services aériens.

**B. Phase II: au delà de 2000**

39. Les activités ci-dessus pourront commencer en 1998 et continuer au delà de l'an 2000:

- (a) Restructuration des autorités aéroportuaires et de gestion des espaces aériens pour les rendre plus efficaces et économiques;
- (b) Intégration des espaces aériens et approche coopérative dans la gestion des espaces aériens à travers, en particulier, la régionalisation et la globalisation de la gestion de l'espace supérieur;
- (c) Développement des ressources humaines;
- (d) Etablissement d'un mécanisme de financement pour la mise en oeuvre du plan OACI/CNS/ATM en Afrique et du plan de navigation aérienne AFI;
- (e) Amélioration de la facilitation;
- (f) Etablissement d'une banque de données et amélioration de la collecte des données;
- (g) Amélioration de la sécurité aérienne et de la sûreté de l'aviation;
- (h) Accélération de la ratification des conventions internationales pertinentes relatives au transport aérien;
- (i) Encourager la participation du secteur privé dans l'achat et la location d'aéronefs.

## **VI. ACTION PROPOSEE**

L'avenir du transport aérien africain réside dans la coopération et l'intégration, l'Afrique doit donc conjuguer ses efforts en vue de renforcer la coopération et participer à la mondialisation de l'économie. C'est à cet égard que les participants sont invités à prendre note des informations fournies dans ce rapport et d'en tenir compte dans leurs travaux futurs. Les participants sont aussi appelés à noter qu'en vue de la préparation de la prochaine Conférence régionale sur l'aviation civile africaine prévue en 1999, la CEA envisage d'entreprendre une étude générale sur la situation du transport aérien en Afrique ainsi que sur les impacts de la libéralisation des droits de trafic sur les économies africaines et les opérations des compagnies aériennes africaines.