

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

---

Addis Ababa, Ethiopia P. O. Box 3243 Telephone: +251 11 551 7700 Fax: +251 11 5 517 844  
Website: www.au.int

---

**CONFÉRENCE DE L'UNION**  
**Trentième Session ordinaire**  
**28 - 29 janvier 2018**  
**Addis-Abeba (ÉTHIOPIE)**

**Assembly/AU/19(XXX)**  
Original : anglais

**RAPPORT DU PRÉSIDENT DE LA COMMISSION SUR LA MISE EN  
ŒUVRE DE LA DÉCLARATION DE LA CONFÉRENCE  
(ASSEMBLY/AU/Decl.1(XXIV) ET DE L'ENGAGEMENT SOLENNEL DE  
LA CONFÉRENCE (ASSEMBLY/AU/COMMITMENT (XXIV) SUR LE  
MARCHÉ UNIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN EN AFRIQUE (MUTAA)**

**RAPPORT DU PRÉSIDENT DE LA COMMISSION SUR LA MISE EN  
ŒUVRE DE LA DÉCLARATION DE LA CONFÉRENCE (ASSEMBLY/DECL.1  
(XXIV) ET DE L'ENGAGEMENT SOLENNEL DE LA CONFÉRENCE  
(ASSEMBLY/AU/COMMITMENT (XXIV) SUR LE MARCHÉ  
UNIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN EN AFRIQUE (MUTAA)**

**A. Contexte:**

1. Lors de la commémoration du cinquantième anniversaire de l'OUA / UA, organisée en 2013 à Addis-Abeba (Éthiopie), les dirigeants de l'Union africaine (UA) ont exprimé le souhait de donner une impulsion plus forte et plus ambitieuse au programme de développement socioéconomique et d'intégration du continent. C'est dans ce cadre que fut élaboré l'Agenda 2063 de l'Union africaine (UA), qui prévoit un certain nombre de projets dits phares en raison de leur fort potentiel de transformation substantielle de l'Afrique à l'horizon fixé. Parmi ces projets figure la création d'un marché unique du transport aérien en Afrique [EX.CL/Dec.821 (XXV)], qui intègre la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro de 1999 sur la libéralisation du marché du transport aérien en Afrique dans le contexte de l'Agenda 2063 de l'UA.

2. Lors de la vingt-quatrième (24<sup>e</sup>) session ordinaire de la Conférence de l'Union africaine (UA), qui s'est tenue les 30 et 31 janvier 2015 à Addis-Abeba (Éthiopie), les chefs d'État et de gouvernement ont adopté une déclaration sur la création d'un Marché unique du transport aérien en Afrique [Assembly/AU/Decl.1(XXIV)]. La Déclaration appelle, entre autres, à la mise en place d'un Marché unique du transport aérien en Afrique en 2017. Les chefs d'État et de gouvernement ont donc déclaré leur engagement solennel à mettre en œuvre la Décision de Yamoussoukro en vue de la création de ce Marché unique en 2017 [Assembly/AUC/Commitment (XXIV)] et d'encourager les autres États membres à prendre le même engagement.

3. Onze (11) États membres, à savoir : Afrique du Sud, Bénin, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Égypte, Éthiopie, Kenya, Nigeria, Rwanda et Zimbabwe se sont faits les champions du projet en déclarant leur engagement solennel à mettre immédiatement et pleinement en œuvre la Décision de Yamoussoukro en vue de la création du Marché unique du transport aérien en Afrique en 2017. Ces États membres se sont constitués en Groupe de travail ministériel afin de superviser et d'orienter les activités en vue d'atteindre rapidement cet objectif. Le Groupe de travail ministériel a été laissé ouvert à d'autres États membres désireux d'y adhérer. La Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) - déjà désignée Agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro désigné – a vu son rôle élargi à la création du Marché unique du transport aérien en Afrique.

4. Le Groupe de travail ministériel a tenu sa première réunion le 17 avril 2015, au cours de laquelle il a élu son bureau avec la République sud-africaine comme Président, le Congo comme premier Vice-président, l'Égypte comme deuxième Vice-président et le Rwanda comme Rapporteur. En outre, le groupe de travail s'est fixé les tâches suivantes: (i) suivi de la mise en œuvre des activités de sa feuille de route, (ii) orienter la CUA, les CER et les autres parties prenantes pour faciliter la mise en œuvre de la feuille de route; diriger la campagne de plaidoyer pour inciter les autres États membres à rejoindre le marché unique.

5. Le Groupe de travail ministériel est soutenu dans ses travaux par des experts du secteur du transport aérien des pays signataires de l'engagement solennel. En outre, un Comité de suivi composé d'ambassadeurs et de représentants permanents d'États membres auprès de l'Union africaine a été officiellement créé pour suivre de près et faciliter le processus et servir de lien efficace entre la Commission et les États membres concernés.

6. Depuis 2015, le Groupe de travail ministériel a adopté son règlement intérieur et élaboré une feuille de route concernant les activités spécifiques de mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro et la réalisation du Marché unique avec des échéanciers précis. Le présent rapport rend compte des progrès accomplis dans la mise en œuvre des mesures contenues dans la Déclaration de la Conférence [Assembly / AU / Decl.1 (XXIV)], de la feuille de route relatives aux activités et des mesures prises pour le lancement du Marché unique à l'occasion de la prochaine session du Sommet (janvier 2018).

## **B. Réunions du Groupe de travail ministériel et plaidoyer pour le Marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA):**

7. Le Groupe de travail ministériel a tenu trois réunions ordinaires au siège de l'Union africaine à Addis-Abeba (Éthiopie) ainsi qu'une réunion à Lomé (Togo) organisée parallèlement à la première session du Comité technique spécialisé (CTS) sur le Transport, les Infrastructures transcontinentales et interrégionales, l'Énergie et le Tourisme. (CTS-ITIET). Ces réunions ont porté sur l'examen des progrès réalisés dans la mise en œuvre de la feuille de route relative aux activités du Groupe de travail. Ont participé aux réunions du Groupe de travail ministériel les représentants des Communautés économiques régionales (CER) et des institutions spécialisées et partenaires suivants: Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), Banque africaine de développement (BAD), Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Association du transport aérien international (IATA) et Union européenne..

8. Le Groupe de travail ministériel, la Commission et les institutions spécialisées ont entrepris collectivement et / ou séparément des activités de plaidoyer en faveur du Marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA) afin d'encourager un plus grand nombre d'États membres à souscrire à l'engagement solennel. À cet égard, en février 2015, le Président de la Commission a adressé des lettres à tous les chefs d'État et de gouvernement pour les informer de la Déclaration et de l'engagement solennel de la Conférence en faveur de la mise en œuvre intégrale de la Décision de Yamoussoukro en vue de la création du Marché unique du transport aérien et pour les exhorter à faire en sorte que leurs pays se joignent à ce marché. Les ministres participant à la première réunion du CTS-ITIET à Lomé (Togo), ont également invité tous les États membres à rejoindre le marché unique.

9. Un grand nombre d'États membres (quarante-quatre) ont signé la Décision de Yamoussoukro en 1999 mais seuls vingt-trois (23) ont jusqu'ici souscrit à l'engagement solennel, à savoir: Bénin, Burkina Faso, Botswana, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Égypte, Éthiopie, Gabon, Ghana, Guinée, Kenya, Liberia, Mali, Mozambique, Niger, Nigéria, Rwanda, Sierra Leone, Afrique du Sud, Swaziland , Togo et Zimbabwe.

### C. Mesures essentielles visant à rendre le MUTAA opérationnel

10. Afin de tenir l'engagement solennel déclaré par les États concernés, la Commission a communiqué à chaque État des mesures spécifiques à mettre en œuvre pour opérationnaliser le marché unique du transport aérien. Parmi les mesures, chaque État est tenu d'informer officiellement les autres États et de publier une notification dans la Gazette du gouvernement ou tout autre canal reconnu, s'engageant à la mise en œuvre immédiate de la Décision de Yamoussoukro conformément à la Déclaration d'engagement solennel. Alors que de plus en plus d'États se joignent, le processus est en cours.

11. Dans le même ordre d'idées, les États sont tenus d'abolir toute disposition de leur Accord bilatéral sur les services aériens (ACSA) concernant les services aériens intra-africains qui est contraire aux dispositions de la Décision de Yamoussoukro. Au fur et à mesure de la mise en service du marché, les États membres et l'industrie s'attendent à ce que le marché intra-africain fonctionne sans avoir besoin d'accords bilatéraux de services aériens entre les États membres. Pour renforcer les objectifs de l'Agenda 2063 de l'UA visant à stimuler le commerce intra-africain et accélérer la mise en place de la zone de libre-échange continentale (CFTA), les États membres sont encouragés à aller au-delà des Yamoussoukro Décision visant à accélérer la réalisation des objectifs du MUTAA.

12. La seule obligation pour une compagnie aérienne d'opérer sur le marché unique du transport aérien africain est qu'elle réponde aux critères d'éligibilité des compagnies aériennes prévus dans la Décision de Yamoussoukro. À cet égard, les États doivent harmoniser leurs réglementations en matière de licences et d'autorisations des compagnies aériennes afin d'assurer le même niveau de supervision de la sûreté et de la sécurité pour les compagnies aériennes autorisées.

13. Le Groupe de travail ministériel a élaboré une feuille de route des activités, basée sur la Déclaration du Sommet de 2015. La feuille de route comporte vingt et une activités. À la veille du lancement du marché unique du transport aérien en Afrique, nous notons que certaines de ces activités sont en cours, telles que la validation d'une ligne directrice pour la négociation d'un accord sur les services aériens avec des pays tiers. En outre, à mesure que les nouveaux États adhèrent, ces derniers doivent commencer le processus de mise en œuvre des mesures immédiates. Il est donc reconnu que la mise en œuvre de certaines activités sur la feuille de route des activités devrait se poursuivre après le lancement du marché. Le lancement du marché a été noté comme le début de l'opérationnalisation du MUTAA.

### D. Renforcement de l'Agence d'exécution et coopération continentale dans le sous-secteur du transport aérien

14. **Textes réglementaires et institutionnels de la Décision de Yamoussoukro:** Sur recommandation de la Commission de l'Union africaine, les textes réglementaires et institutionnels de la Décision de Yamoussoukro ont été réexaminés par les ministres du secteur lors de la première réunion du CTS-ITIET, tenue en mars 2017 à Lomé (Togo) et approuvés par le CTS sur la justice et les affaires juridiques (CTS-JAJ) lors de sa réunion de novembre 2017. Les textes spécifiques sont: (i) les **Règles de concurrence**, (ii) le **Règlement sur la protection des consommateurs** et (iii) les

**Pouvoirs réglementaires et d'exécution de l'Agence d'exécution.** Ces textes sont soumis à l'approbation de la Conférence de l'UA à sa session ordinaire en cours. Le texte restant relatif au **Mécanisme de règlement des différends** est encore en cours d'élaboration suivant les procédures appropriées de l'UA.

**15.** Compte tenu des fonctions attribuées à l'agence d'exécution dans le texte institutionnel de la DY: Pouvoirs réglementaires et de mise en application de l'agence d'exécution, le travail ministériel approuvé pour les fonctions de l'organe de surveillance de la Décision de Yamoussoukro être révisé. La révision est justifiée sur la base des fonctions actuelles de l'agence d'exécution de la DY. L'objectif de la révision était de veiller à ce que l'Organe de surveillance se voit attribuer des fonctions de supervision et de conseil tandis que l'Agence d'exécution conserve toute fonction opérationnelle, évite la duplication des responsabilités et définit clairement le rôle du secrétariat de l'Organe de surveillance. Les membres de l'Organe de Suivi de la DY ont entrepris cette révision et les fonctions révisées ont été soumises au CTS-TITIET à Lomé, Togo, en mars 2017. Le CTS de Lomé a adopté les nouvelles fonctions proposées de l'Organe de Suivi et cette décision a été approuvée le 29 Sommet de l'UA en juillet 2017.

**16. Mobilisation de ressources humaines et financières pour l'Agence d'exécution:** le succès de la mise en œuvre intégrale de la Déclaration de Yamoussoukro et de la mise en place du MUTAA dépendent du bon fonctionnement et de la performance de l'Agence d'exécution chargée de gérer et de superviser le Marché du transport aérien africain libéralisé. En tant qu'Agence d'exécution, la CAFAC a élaboré et présenté à la Commission de l'UA, son plan de travail et son budget détaillés pour la période 2016-2018. Il est important que la CAFAC dispose de ressources suffisantes pour mener à bien ses activités en tant qu'Agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro. Conformément à la Décision [EX.CL/871 (XXVI)] du Conseil exécutif, la Commission de l'UA a pris des mesures visant à mobiliser des fonds pour l'Agence d'exécution auprès du partenaire de l'UA - le Groupe de la Banque africaine de développement.

**17. Coopération continentale dans le sous-secteur du transport aérien:** les Communautés économiques régionales (CER), en tant qu'élément de base de l'intégration de l'Afrique, ont joué un rôle déterminant dans la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro. À cet égard, le Groupe de travail ministériel a recommandé la signature d'un Protocole de coopération entre la CAFAC en tant qu'organisme d'exécution et les Communautés économiques régionales, afin de faciliter l'administration, la gestion et le renforcement des capacités de mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro et du MUTAA dans toute l'Afrique. Les parties ont entrepris des consultations et un projet de Protocole de coopération est maintenant prêt à être signé.

**18. Coopération avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI):** la Commission et les États membres ont poursuivi leur collaboration avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). À cette fin, la Commission de l'UA et l'OACI ont adopté un plan d'action conjoint dynamique pour la mise en œuvre du Protocole de coopération signé par les deux parties le 27 septembre 2010. Le plan d'action actuel (2017-2019) a été formulé et adopté en février 2017. Il vise à garantir la réalisation des objectifs en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement en

aviation et de développement économique, tels qu'énoncés dans l'Agenda 2063 de l'UA et dans l'initiative de l'OACI « pour qu'aucun pays ne soit à la traîne ». La CAFAC, en tant qu'Agence spécialisée de l'UA dans le domaine de l'aviation, participe à la mise en œuvre du Protocole de coopération conjoint CUA / OACI et du cadre évolutif de son plan d'action.

**19.** L'Association des compagnies aériennes africaines, en collaboration avec la Commission africaine de l'aviation civile et l'Association du transport aérien international, a organisé un forum pour célébrer la Journée de Yamoussoukro le 14 novembre 2017. Le forum a également débattu des défis auxquels l'industrie est actuellement confrontée, ainsi que ceux des cinq (05) prochaines années. L'industrie est parvenue à un consensus sur la nécessité de faire face au coût élevé du transport aérien en Afrique et aux incohérences relevées dans les taxes et redevances liées à l'aviation, qui dans la plupart des cas sont non conformes à la politique de l'OACI relative aux redevances aéronautiques. Le forum a souligné la nécessité de faire pression sur les États membres africains et leurs gouvernements pour qu'ils prennent conscience des avantages d'un transport aérien plus accessible.

**20.** En outre, en novembre 2017, les parties ont organisé un forum de haut niveau à Abuja (Nigéria) sur le financement du développement des infrastructures aériennes en Afrique. Les documents issus de ce forum sont une déclaration et un plan-cadre d'action qui seront soumis à l'examen des organes compétents de l'Union africaine. L'objectif est d'élaborer un plan directeur pour le développement d'infrastructures et de services régionaux et continentaux pour l'aviation en Afrique par le biais du Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA). Le plan-cadre d'action du forum prévoit des mesures visant à garantir un financement durable et une gestion appropriée du sous-secteur du transport aérien, ainsi que des recommandations pour la création de conditions nécessaires pour attirer les investissements nationaux et étrangers dans ce sous-secteur.

**21.** La mise en place du Marché unique du transport aérien permettra de stimuler une croissance prévisible des volumes de circulation aérienne, avec un doublement prévu de ces volumes dans les dix prochaines années. Il s'agit là d'un enjeu majeur en ce qui concerne les capacités des infrastructures aéroportuaires et aériennes sachant que quelque 24 grands aéroports devront être saturés d'ici 2020. Le continent dispose encore d'un espace aérien morcelé avec des équipements au sol obsolètes. Il est donc nécessaire de réaliser des investissements substantiels à moyen et long terme dans le développement et la modernisation d'infrastructures aéronautiques de qualité, à la hauteur du niveau de croissance prévu du trafic aérien, et de doter le continent d'un espace aérien efficace, sûr et homogène. Il nous faut harmoniser cet espace aérien morcelé en assurant l'interopérabilité des systèmes de communication, de navigation, de surveillance et de gestion du trafic aérien (Systèmes CNS/ATM), et la formation de la prochaine génération d'experts qui seront chargés de mettre en œuvre et de gérer ces systèmes. À cet égard, les Communautés économiques CAE, SADC et COMESA ont lancé des projets d'unification de leur espace aérien supérieur respectif, similaires au bloc de l'espace de l'ASECNA. Au fur et à mesure de la mise en œuvre du marché unique du transport aérien en Afrique, il est donc également temps de faire en sorte qu'un espace africain unique et harmonieux soit mis en place.

**22. Coopération avec l'Union européenne:** le respect par les États membres des normes de l'OACI en matière de sûreté et de sécurité est aussi un facteur essentiel

de la mise en œuvre complète de la Décision de Yamoussoukro et du fonctionnement du marché unique du transport aérien en Afrique. À cet égard, la Commission de l'Union africaine et la Commission africaine de l'aviation civile ont collaboré avec l'Union européenne sur plusieurs programmes de renforcement des capacités en matière de sûreté et de sécurité de l'aviation civile. Ces programmes visent à aider les États africains à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées par l'OACI dans le cadre de la Stratégie conjointe Afrique - UE. L'Union européenne a également aidé la Commission en détachant auprès d'elle une équipe d'assistance technique dans le domaine du transport aérien.

## **E. Ratification de la Constitution de la CAFAC et des autres instruments internationaux indispensables**

**23. Ratification de la Constitution de la CAFAC et de la Convention de Montréal (CM99):** la nouvelle Constitution de la CAFAC de 2009 est ouverte à la ratification de la Commission de l'Union africaine. Malheureusement, jusqu'à présent, seuls neuf États membres ont ratifié cette Constitution. Il faut que quinze (15) États membres ratifient cet instrument pour qu'il entre en vigueur. Il convient également de noter la lenteur dans la ratification de plusieurs autres conventions indispensables au bon fonctionnement du marché unique du transport aérien en Afrique, notamment : a) la Convention sur les intérêts internationaux dans les équipements mobiles, également connue sous le nom de Convention du Cap (2001); b) la Convention de Montréal de 1999 (officiellement, la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international). Ces instruments, parmi d'autres, sont indispensables au développement de l'industrie aéronautique en Afrique en général et au bon fonctionnement du marché unique du transport aérien africain en particulier. Les États membres sont donc instamment priés de prendre rapidement des mesures pour les ratifier.

## **F. Mesures visant à assurer le bon fonctionnement du Marché unique du transport aérien en Afrique**

**24. Directives contraignantes pour la négociation d'Accords de services aériens entre les États africains et des tierces parties:** la Commission de l'Union africaine a élaboré des directives pour la négociation d'Accords de services aériens entre les États africains et des tierces parties. La prochaine étape consistera à soumettre le projet de directives aux experts du sous-secteur pour validation et ensuite aux organes compétents de l'UA pour adoption.

**25. Harmonisation des lois, promotion de la libre circulation, suppression des obstacles et amélioration de la sûreté et de la sécurité dans les opérations de transport aérien:** depuis la déclaration sur la création du MUTAA en 2015, un certain nombre d'États membres, à savoir, le Bénin, le Ghana, le Rwanda et récemment le Kenya ont mis en œuvre des politiques visant à supprimer les restrictions en matière de visa pour les Africains. Le Département des Affaires politiques de la Commission de l'Union africaine travaille en collaboration avec diverses parties prenantes pour établir un protocole pour la libre circulation des personnes et des biens en Afrique. Ce projet de protocole est essentiel à la réussite du marché unique du transport aérien en Afrique, à l'industrie du tourisme et au fonctionnement de la Zone de libre-échange continentale.

**26. Encourager la création d'organismes régionaux chargés de superviser la sûreté et la sécurité, de renforcer les opérations de recherche et de sauvetage et d'enquêter sur les accidents:** le Forum mondial sur les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO) et la Conférence ministérielle tenue du 22 au 25 mars 2017 à Ezulwini (Swaziland) a recommandé l'accélération de la mise en place et du renforcement des RSOO susceptibles de soutenir efficacement la surveillance réglementaire de la sûreté et de la sécurité de l'aviation. Les ministres ont adopté une déclaration dont un plan d'action visant à soutenir et à renforcer les RSOO dans la zone AFI (Afrique-Océan Indien).

**27.** La Conférence de haut niveau sur l'amélioration des services de recherche et de sauvetage en Afrique, organisée du 10 au 12 avril 2017 à Lomé (Togo) par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) sous l'égide de la Commission de l'Union africaine (CUA) et en coopération avec l'OACI a passé en revue l'état de la mise en œuvre des services de recherche et de sauvetage en Afrique.

**28.** À cet égard, les ministres ont adopté la Déclaration de Lomé, assortie d'un plan d'action visant à améliorer la fourniture de services en matière de recherche et de sauvetage en Afrique. La CAFAC a été invitée à élaborer un projet d'appui pour aider les États africains à mettre en œuvre des services efficaces de sauvetage et de recherche et à conclure des accords bilatéraux et multilatéraux dans ce domaine.

**29.** Les Communautés économiques régionales (CER) ont été identifiées comme des parties prenantes jouant un rôle essentiel dans la pérennité et le renforcement des Organismes régionaux de supervision de la sûreté et de la sécurité de l'aviation civile, ainsi que des organismes régionaux d'enquête sur les accidents et dans la conduite des exercices de recherche et de sauvetage.

Les Ministres en charge de l'aviation civile ont élaboré la Déclaration de Windhoek sur la sécurité et la facilitation de l'aviation en 2016. La déclaration a également été approuvée par le CTS-TITIET à Lomé et adopté par le sommet de l'Union Africaine en juillet 2017.

**30. Poursuite des efforts visant à créer un Fonds de développement des ressources humaines (FDRH) pour le secteur de l'aviation civile en Afrique sur la base de l'entreprise commune de la CAFAC et de l'OACI:** compte tenu des domaines techniques prioritaires identifiés par la CAFAC, pour lesquels les États africains ont besoin d'assistance, notamment pour la mise en œuvre efficace des normes et pratiques recommandées par l'OACI, un programme de détachement de professionnels auprès de l'OACI a été mis en place en juin 2016 dans le cadre du mécanisme du FDRH.

**31.** Ce détachement auprès de l'OACI a permis à des professionnels de l'aviation civile africaine sélectionnés d'améliorer leurs compétences et leurs connaissances en participant au programme de travail technique de l'OACI. De retour à leur poste, ces professionnels contribueront à améliorer les compétences et aptitudes générales de leur administration de l'aviation civile pour le développement économique durable des États de la région.

**32.** Le succès, la continuité et la durabilité du FDRH dépendent des contributions volontaires, en particulier celles des États africains. Les États africains, les



organisations internationales, les entités publiques et privées ainsi que tous les autres donateurs intéressés sont donc particulièrement invités à verser des contributions volontaires au FDRH et à participer au renforcement des capacités humaines dans le secteur de l'aviation civile africaine.

## **G. Conclusions**

**33.** Les vingt-trois pays qui ont déclaré leur engagement solennel à la mise en œuvre immédiate de la Décision de Yamoussoukro en vue de la création d'un marché unique du transport aérien en Afrique d'ici à 2017 doivent être félicités.

**34.** Les Textes Institutionnels et Réglementaires de la DJ de la CTS-TITIET devraient être approuvés par l'Assemblée lors du Sommet de janvier 2018 pour faciliter le fonctionnement efficace du sous-secteur du transport aérien en Afrique et en particulier de la MUTAA.

**35.** La déclaration solennelle a commencé avec onze États champions. Aujourd'hui, vingt-trois Membres ont adhéré à la déclaration solennelle. Il est attendu que les trente-deux autres États membres de l'UA rejoignent le marché. Il est également important que les États qui ont déclaré leur engagement solennel concrétisent cet engagement en mettant en œuvre et en notifiant à la CUA et la CAFAC les mesures immédiates prises.

**36.** À mesure que les nouveaux États membres rejoignent le marché, ils doivent également concrétiser leur engagement solennel. Il est donc reconnu que la mise en œuvre de certaines activités sur la feuille de route des activités devrait se poursuivre après le lancement du marché. Le lancement du marché est considéré comme le début de l'opérationnalisation du MUTAA.

**37.** La Commission et l'industrie devraient accélérer la mobilisation des ressources pour l'organe d'exécution en vue de son opérationnalisation et pour s'acquitter convenablement de ses tâches.

**38.** Le coût élevé du transport aérien en Afrique est en partie dû aux taxes et aux taxes non rationnelles imposées à l'industrie. Un coût aussi élevé peut avoir des répercussions sur les avantages attendus de l'établissement du marché unique du transport aérien en Afrique. Par conséquent, la Commission, en collaboration avec la CAFAC, doit mener des enquêtes plus approfondies pour déterminer les causes d'un coût aussi élevé et proposer des lignes directrices pour garantir que les billets d'avion en Afrique deviennent abordables.

**39.** Alors que le sous-secteur progresse dans la création d'un marché unique du transport aérien en Afrique, le ciel de l'aviation africaine est fragmenté avec différents niveaux d'infrastructure de navigation. Alors que le continent se dirige vers un marché unique, il faut redoubler d'efforts pour harmoniser les cieux africains afin de créer un ciel véritablement unique d'ici 2023.

## **H. Recommandations**

**40.** Les recommandations suivantes sont soumises à la Conférence de l'Union pour examen et adoption:

- i) Le Marché unique du transport aérien en Afrique doit être créé par les vingt-trois (23) États-membres suivants: Bénin, Burkina Faso, Botswana, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Égypte, Éthiopie, Gabon, Ghana, Guinée Conakry, Kenya, Libéria, Mali, Mozambique, Niger, Nigéria, République du Congo Rwanda, Sierra Leone, Afrique du Sud, Swaziland, Togo et Zimbabwe.
- ii) Le Marché reste ouvert à l'adhésion des autres États membres. À cet égard, la Commission, en collaboration avec ses partenaires dans le domaine de l'aviation, est invitée à lancer une campagne de communication sur tout le continent pour informer des avantages de la création du Marché unique du transport aérien en Afrique et poursuivre son plaidoyer auprès des autres États membres pour les inciter à intégrer ce Marché.
- iii) La Commission doit accélérer l'achèvement des activités concernant la feuille de route du MUTAA. La Commission de l'Union africaine et l'agence d'exécution doivent surtout mener à bien leurs activités de sensibilisation et de diffusion sur l'application et l'appropriation des textes réglementaires et institutionnels de la décision de Yamoussoukro, le Document de politique de l'aviation civile africaine et le renforcement des capacités des États membres et des Communautés économiques régionales.
- iv) La Banque africaine de développement et les autres partenaires financiers sont invités à accélérer la mobilisation des ressources pour rendre l'Agence d'exécution opérationnelle, afin de lui permettre de s'acquitter convenablement de ses fonctions de supervision du Marché unique du transport aérien en Afrique.
- v) La Commission est invitée à travailler à l'élaboration d'un cadre pour la création d'une Architecture du ciel unique africain d'ici à 2023.

2018-01-29

Report of the Chairperson of the  
Commission on Implementation of the  
Assembly Declaration  
(ASSEMBLY/AU/Decl.1(XXIV) and the  
Solemn Commitment  
[(ASSEMBLY/AU/COMMITMENT(XXIV))]  
on the Single African Air Transport  
Market (SAATM)

African Union

DCMP

---

<https://archives.au.int/handle/123456789/9022>

*Downloaded from African Union Common Repository*