

**L'UEMOA ET LE TRANSPORT AÉRIEN,
Par Ibrahima Khalil DIALLO,
Le bulletin du transport multimodal, n° 1, p. 8.**

L'union Economique et Monétaire Ouest Africaine a abattu, en matière de transport aérien, un travail remarquable en très peu de temps (*rappelons que les transports aériens entrent dans le domaine de compétence de l'Union au titre des politiques sectorielles conformément au Protocole Additionnel °II, notamment en ses articles 6, 7 et 8. Le Protocole Additionnel fait lui même partie intégrante du Traité fondateur de l'Union signé à Dakar en Janvier 1994 en application de l'article 102 dudit Traité*). En effet, le programme communautaire du transport aérien des Etats de l'Union a été adopté le 27 juin 2002 à Dakar par Décision n° 8/2002 du Conseil des Ministres (*il ne nous semble pas que l'Acte qu'il fallait prendre pour servir de support juridique au dit programme soit une «Décision» fût-elle du Conseil des Ministres. En effet, en droit communautaire, le régime juridique des Actes pris par les Organes de l'Union prévoit que la Décision désigne un ou des destinataires personne physique ou morale et Etat membre; en général, il s'agit de notifier une sanction, positive ou négative. D'ailleurs, en ce qui concerne le Programme commun de l'Union pour le sous secteur maritime, le Conseil a adopté la Recommandation n° 03/98 du 3 Juillet 1998*). Il est marqué par ce souci de l'Union de mettre en place un système de transport aérien sûr, ordonné et efficace en vue d'accélérer le développement de ce secteur dans l'espace communautaire. Et dans ce sens, l'Union ne manque pas de réaffirmer, fort justement, que tout ce Programme se déroulera en droite ligne et en parfaite conformité avec les normes internationales établies de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ; ce qui, d'ailleurs, se reflète dans tous les visas des textes déjà adoptés en cette matière. Nous avons relevé quelques points saillants de ce Programme concernant notamment la libéralisation du secteur, la sécurité de la navigation aérienne, l'harmonisation des législations, le désenclavement du territoire de l'Union... (cette énumération n'obéit à aucun souci d'ordre et n'est pas exhaustive).

1. L'harmonisation des législations.

Nous ne faisons pas de plaidoyer « pro domo » en commençant par l'harmonisation des législations; c'est qu'en vérité, tout programme de développement repose sur des décisions, des Actes c'est à dire sur un fondement juridique. D'ailleurs, le Traité fondateur de l'Union est un Acte juridique, la Décision n° 08/2002 précitée est un Acte juridique. Il faut alors retenir que chaque Etat membre de l'Union a sa propre réglementation en la matière contenue dans un Code de l'Aviation Civile; il était donc essentiel que l'Union commençât par l'harmonisation des textes. Le travail a été amorcé à vive allure parce que, déjà, au moins 9 textes ont été adoptés quand on prend en compte la Décision n° 08/2002. En effet, il existe deux paquets de textes datés successivement de 2002 et 2003 et contenant chacun trois (3) Règlements et une Directive soit un total de huit (8) textes (*Règlement relatif à l'agrément de transporteur aérien, Règlement relatif aux tarifs, Règlement relatif à la libéralisation des liaisons intracommunautaires, Règlement relatif à la responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident, Règlement relatif aux compensations dues par le transporteur aérien, Règlement sur les créneaux horaires dans les aéroports, Directive sur les enquêtes en matière d'accidents d'aéronefs, Directive sur l'assistance en escale*). Cet arsenal juridique constitue une base essentielle de normes uniformisées, conformes, à tout point de vue, aux normes internationales telles qu'édictées par l'OACI (*même si certaines approches peuvent être améliorées pour en faciliter la compréhension et l'interprétation par rapport au droit international des transports aériens cf. article de doctrine publié ci-après*). Le chantier de l'Union continue sur le chapitre de l'harmonisation des législations car l'élaboration d'un Code communautaire de l'Aviation civile est en cours.

2. La libéralisation du transport aérien.

Sur ce chapitre, l'Union a également été bien inspirée en ne pratiquant pas de « tabula rasa » c'est à dire en n'ignorant pas ce qui existait déjà. En effet, l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) avait déjà fait sienne, par décision de son Président en date du 12 juillet 2000, l'Acte communément dénommé « Déclaration de Yamoussoukro » sur la libéralisation de l'accès au marché du transport aérien en Afrique. Pour rappel, on retiendra que la Déclaration de Yamoussoukro a été discutée, adoptée et signée le 7 Octobre 1988 dans la dite ville par une Assemblée composée de quarante (40) Ministres africains chargés de l'Aviation Civile parmi lesquels siégeaient tous ceux des Etats aujourd'hui membres de l'UEMOA (*Algérie - Bénin - Botswana - Burkina Faso - Burundi - Cameroun - Cap-vert - Congo - Côte d'Ivoire - Egypte - Ethiopie - Gabon - Gambie - Maroc - Maurice - Mauritanie - Niger - Nigeria - Ouganda - République Centrafricaine - République Démocratique du Congo (ex Zaïre) - Rwanda - Sénégal - Sierra Léone - Somalie - Swaziland - Tanzanie - Tchad - Togo - Tunisie - Zimbabwe*). L'avantage d'une telle référence, c'est que l'Union donne plus de valeur juridique à la Déclaration qui passe d'un

simple vœu au stade de norme de référence obligatoire en droit communautaire UEMOA. Cela a été sanctionné d'ailleurs par l'adoption, dans le premier paquet de textes en 2002, d'un certain nombre de textes, notamment le Règlement n° 24/2002 du Conseil des Ministres adopté le 18 Novembre 2002 et fixant les conditions d'accès des transporteurs aériens de l'UEMOA aux liaisons aériennes intracommunautaires.

La liberté de l'air devient une réalité et peut se résumer à travers ces deux décisions essentielles:

. liberté totale de l'accès aux liaisons domestiques pour les transporteurs dont l'Etat concerné a délivré un agrément et cela devrait être effectif depuis le 18 Novembre 2003 (cf. art. 3 §2); -

. liberté totale également d'accès aux transporteurs aériens détenteurs d'un agrément délivré dans un Etat membre en ce qui concerne le cabotage (trafic intracommunautaire) à partir du 31 Décembre 2005 (d. art. 8).

Le Règlement ayant force obligatoire pour les Etats membres (d. art. 43 du Traité de l'Union), toute obstruction à l'exercice de telles libertés par un ayant droit pourra faire l'objet d'un recours auprès de la Commission voire même au près de la Cour de justice de l'Union (recours en manquement).

3. La sécurité de la navigation aérienne.

Cet aspect aussi est essentiel dans les politiques communautaires. Cela passe par la mise aux normes internationales (OACI) des infrastructures, des équipements; le renforcement de la sûreté et de la sécurité dans tous les maillons de la chaîne du transport aérien notamment aéroports, compagnies aériennes, aéronefs etc...Mais dans la mise en œuvre d'une telle politique, l'Union a préconisé, fort justement, l'érection dans chaque Etat membre d'une Autorité Aéronautique civile dotée de l'autonomie juridique et financière afin d'assurer principalement le rôle de contrôle. Cette Autorité devrait se substituer aux Directions de l'Aviation Civile (DAC) qui sont des structures administratives soumises à la tutelle (pesante) administrative et technique de l'Etat et sous perfusion financière de l'ASECNA. Désormais, les Autorités visées par l'Union, sans être indépendantes des Etats, auront tout de même les moyens juridiques et financiers d'assurer leur fonctionnement sans entraves extérieures majeures. Le Sénégal, d'ailleurs, a réagi dans ce sens en créant l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Sénégal (ANACS) par la loi n° 2002-31 du 24 Décembre 2002 portant Code de l'Aviation Civile (art. 1 à 19) adoptée à l'unanimité par l'Assemblée Nationale en sa séance plénière du 12 Décembre 2002.

Toutefois, la réforme n'a de sens que si ces Autorités arrivent à assumer pleinement le rôle qui leur est dévolu par le Droit communautaire et par la loi nationale: la réussite de la politique en dépend c'est à dire la sécurité et la sûreté de l'espace aérien de l'Union.

4. Le désenclavement du territoire de l'Union.

Quand on considère la situation géographique des Etats de l'Union, on peut effectivement voir qu'ils sont enclavés quelque part par rapport notamment aux autres Etats. En fait, l'enclavement, en l'occurrence, doit plutôt se mesurer en rapport avec la facilité d'accès dans les villes de l'Union et nous oserons avancer, sans risque d'être démenti par les usagers des transports aériens, que cet enclavement s'est accentué depuis quelques années. En particulier depuis le naufrage de la Compagnie Multinationale Air Afrique car sur ce chapitre ce ne sont pas seulement les anciens employés de la défunte Compagnie qui souffrent mais tous les usagers cherchant à rallier une ville de l'Union. Et, de ce point de vue, l'Union a un énorme défi à relever. Déjà, la mise en place du Comité Permanent des Transporteurs Aériens de l'Union (CPTA) permet une concertation régulière entre opérateurs dans l'aérien (*il faut toutefois déplorer la non organisation des usagers des Transports aériens qui ont beaucoup à dire et à faire sur le sujet*) L'annonce récente de la mise en place d'une Compagnie aérienne communautaire participe également d'un tel désenclavement (*ce projet est inscrit au titre du Programme Economique Régional de l'Union, il a été rendu public le mercredi 28 Juillet 2004 à Ouagadougou*). Toutefois, l'Union doit tirer tous les enseignements de l'expérience malheureuse, s'il en est, de la Compagnie Multinationale Air Afrique.

La Décision n° 08/2002 du Conseil des Ministres contient d'autres aspects du Programme assez riche que la Commission a la charge de mettre en œuvre tout en concordant les programmes nationaux des Etats membres. Au total, on peut retenir que le secteur aérien est bien pris en charge par l'Union nonobstant quelques autres retouches nécessaires pour une meilleure harmonie du droit communautaire avec le droit international.

Pour la primauté du Droit