



AVIATION CIVILE DE MADAGASCAR

A.C.M.



Perspectives et stratégies sur le transport aérien

Présenté par Ravoniharoson Voahangy,

Directeur des affaires juridiques et économiques de l'Aviation civile de Madagascar

Commission de l'Océan Indien

Conférence sur la connectivité dans l'Indianocéanie,

02 mai 2013

Plan de l'exposé

- Introduction
- 1^{ère} partie: Situation actuelle du transport aérien à Madagascar
- 2^{ème} partie: Perspectives et stratégies
- Conclusion

Introduction

En 1990, le Gouvernement malgache a décidé de promouvoir le développement économique du pays, notamment par le biais du tourisme et de l'exportation. Il s'est ainsi doté d'une politique visant à libéraliser le secteur du transport aérien pour permettre une offre de services de transport efficace et compétitif.

Cependant, malgré cette politique de libéralisation, à l'heure actuelle, seule la compagnie nationale opère des vols réguliers régionaux et internationaux.

1^{ère} partie:

Situation actuelle du transport aérien à Madagascar

- 1- Compagnies aériennes
- 2- Pays desservis régulièrement
- 3- Accords aériens
- 4- Statistiques de trafic

1- Compagnies aériennes

Compagnies aériennes desservant régulièrement Madagascar (Eté IATA 2013):

	Compagnies aériennes opérant :	
	des vols directs	via code share
Long courrier	05	03
Régional	05	
Domestique	vols réguliers : 02 vols à la demande : 11	

2- Pays desservis régulièrement

	Par vols directs	via code share
Long courrier	04	05
Régional	06	

- Réseau domestique : 14 aéroports desservis régulièrement

3- Accords aériens

- 3-1 Accords aériens bilatéraux:
 - 37 accords aériens bilatéraux signés ou paraphés dont :
 - 17 de type traditionnel
 - 15 de type libéralisation progressive
 - 05 de type open sky
 - 13 accords aériens bilatéraux exploités dont :
 - 05 en code share

3- Accords aériens (suite)

3-2 Accords régionaux et continentaux :

- Décision d'Yamoussoukro

Madagascar a signé la Décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l' accès au marché du transport aérien en Afrique.

3- Accords aériens (suite et fin)

- COMESA

Madagascar est membre du COMESA, et à ce titre, est appelé, à appliquer ces mêmes principes de libéralisation entre les pays membres.

- SADC

L'adhésion de Madagascar à la SADC l'oblige également à appliquer les dispositions relatives au transport aérien et préconisées par ce groupement.

4 – Statistiques de trafic

Trafic transporté 2012 :

Réseau	Passagers	Fret (tonnes)
Long courrier	358 080	8 539
Régional	459 903	4 638
Intérieur	375 351	738
Total	1 193 334	13 915

2^{ème} partie

Perspectives et stratégies

- 1- Politique du transport aérien à Madagascar
- 2- Perspectives de développement
- 3- Stratégies

1- Politique de libéralisation du transport aérien à Madagascar

- Politique renforcée dans la Loi portant Code malagasy de l'aviation civile
- Politique d'ouverture appliquée dans la révision des accords bilatéraux traditionnels et dans la négociation de nouveaux accords de services aériens
- Libéralisation progressive

1- Politique de libéralisation du transport aérien à Madagascar (suite et fin)

- Suivant recommandation de la 6^{ème} Conférence mondiale du transport aérien (OACI Montréal Mars 2013):
Adaptation graduelle et progressive de la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, en tenant compte :
 - des besoins et des circonstances
 - des préoccupations en matière de sécurité et de sûreté
 - du principe de réciprocité
 - des expériences régionales
 - des exigences des législations nationales

2- Perspectives de développement

Face aux opportunités et défis que lance la globalisation :

- Renforcement du cadre réglementaire du transport aérien sur les plans national, régional et international
- Renforcement sûreté et sécurité de l'exploitation

2- Perspectives de développement (suite)

- Consolidation des coopérations existantes
- Rechercher de nouveaux partenariats de développement dans un esprit gagnant-gagnant
- Renforcement de capacité

2- Perspectives de développement (suite)

L'intégration et la coopération au niveau de la zone Océan indien pourrait constituer des atouts compte tenu :

- des similitudes entre les pays membres (insularité, vocation touristique, culture, langue...), et,
- des différences accrues (richesses naturelles, niveau de développement, compagnies aériennes n'ayant pas les mêmes forces concurrentielles...)

2- Perspectives (suite)

- Prédiction de trafic fret (tonnes) à court terme :

Réseau	2013	2014	2015
Long courrier	8 739	8 945	9 155
Régional	4 669	4 700	4 731
Intérieur	722	705	689
Total	14 130	14 350	14 575

2- Perspectives (suite et fin)

- Prévision de trafic passager à court terme :

Réseau	2013	2014	2015
Long courrier	392 327	429 849	470 959
Régional	524 718	598 666	683 037
Intérieur	392 282	409 977	428 471
Total	1 309 327	1 438 492	1 582 467

3- Stratégies régionales

Solutions communes:

- Mise en commun des ressources et exploitation de leurs avantages compétitifs
- Volonté politique d'adhérer aux objectifs d'intégration

3- Stratégies régionales (suite)

- Cohérence des objectifs et des actions à entreprendre aux niveau de chaque pays membres
- Renforcement coopération entre autorités de l'aviation civile et entre compagnies aériennes
- Cohérence avec les dispositions des accords bilatéraux et régionaux

3- Stratégies régionales (suite)

Conformément aux recommandations de la 6^{ème} Conférence mondiale du transport aérien :

- Reconnaître l'importance et la pertinence des cadres réglementaires nationaux, régionaux et internationaux du transport aérien
- Suivre les orientations sur la libéralisation du transport aérien et la concurrence loyale et appliquer les éléments indicatifs publiés par l'OACI

Conclusion

La libéralisation du transport aérien, progressive ou intégrale, s'avère nécessaire si on veut assurer la fluidité de la circulation des personnes et des marchandises entre les pays membres ainsi que le développement du tourisme inter îles.

Toute approche communautaire pour le développement du transport aérien au niveau des pays membres de la COI ne pourrait être que profitable pour Madagascar qui a beaucoup de potentialités à libérer, mais dispose peu de ressources financières pour les exploiter.

Merci de votre aimable attention