RAPPORT

Première réunion de l'OACI sur
le développement du fret aérien en Afrique
Lomé, Togo
5 au 7 août 2014

Lieu et durée de la réunion

1. La première réunion de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) sur le développement du fret aérien en Afrique a débuté le 5 août à 9h00 dans le centre de conférences ECOBANK à Lomé (Togo). Le Commissaire de l'Aménagement du Territoire Communautaire et des Transports de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA), M. Augustin Tompieu-Zouo, le Secrétaire Général de African Airlines Association (AFRAA), M. Elijah Chingosho, le Vice-Président pour l'Afrique de l'Association du transport aérien international (IATA), M. Raphael Kuuchi, le Directeur Général de Airports Council International (ACI), Mme Angela Gittens, le Président de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), Mr. Abdulai Alhassan, ont prononcé des allocutions.

2. Son Excellence M. Arthème Séléagodji Ahoomey-Zunu, Premier ministre de la République Togolaise, a ouvert la réunion, en présence du Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, Président du Conseil de l'OACI, et de Son Excellence M. Ninsao Gnofam, Ministre des travaux publics et des transports de la République Togolaise. La réunion a terminé ses travaux le 7 août 2014.

Participation

3. 364 délégués ont participé à la réunion, provenant, tel qu'indiqué en Annexe C, de vingt-deux États (Afrique du Sud, Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, France, Gabon, Gambie, Ghana, Kenya, Mali, Mauritanie, Maroc, Niger, Nigeria, Ouganda, Sénégal, Soudan, Tanzanie, Tchad et Togo), dix organisations régionales et internationales (ACI, AFRAA, l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), la CAFAC, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'IATA, l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Association Internationale du Fret Aérien (TIACA) et l'UEMOA), et cinquante-deux entités privées.

Bureau et Secrétariat

4. M. Dokisime Gnama Latta, Directeur Général, Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), République Togolaise, a été élu Président de la réunion par acclamation.

5. Le Directeur du Transport Aérien de l'OACI, M. Boubacar Djibo, a rempli les fonctions de Secrétaire de la réunion. M. Frédéric Malaud et Mlle Mara Keller ont rempli les fonctions de Secrétaires Adjoints. Les discussions lors de la réunion se sont déroulées en anglais et français.

RAPPORT

Première réunion de l'OACI sur
le développement du fret aérien en Afrique
Lomé, Togo
5 au 7 août 2014

Résultats de la réunion

6. La réunion a conclu ses travaux par l'adoption des deux documents suivants :

- La Déclaration sur le Développement du Fret Aérien en Afrique: Étapes Clé (Annexe A).
- Le Plan d'Action qui précise les actions de suivi approuvées par la réunion (Annexe B).

7. Le Président du Conseil de l'OACI et tous les participants expriment leur sincère gratitude au gouvernement de la République Togolaise ainsi qu'au Directeur Général et à l'ensemble du personnel de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) pour l'excellente préparation de la réunion et les bonnes conditions dans lesquelles elle s'est déroulée.

8. Lors de la cérémonie de clôture, Son Excellence, M. Moumouni Dieguimde, Représentant du Burkina Faso au Conseil de l'OACI, a pris la parole au nom du Dr. Aliu, qui, pour des raisons urgentes avait dû repartir pour Montréal. Le Directeur Général du Conseil international des aéroports (ACI), Mme Angela Gittens, le Commissaire de l'Aménagement du Territoire Communautaire et des Transports de l'UEMOA, M. Augustin Tompieu-Zouo, et le Directeur Régional du Bureau de l'OACI pour l'Afrique de l'ouest et du centre (WACAF), M. Mam Sait Jallow, ont prononcé des allocutions. Le Représentant de TIACA, M. Vladimir Zubkov, a lu une lettre de félicitations du Secrétaire général de TIACA.

9. Le rapport provisoire a été lu par le Directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile de Mauritanie et Président du groupe régional de sécurité de l'aviation pour la région Afrique-Océan Indien (RASG-AFI), M. Monane Mohamed El Hacen Aboubekrine Seddigh.

10. À l'aimable invitation de l'Éthiopie, la seconde réunion de l'OACI sur le développement du fret aérien en Afrique se tiendra en 2016, à Addis-Abeba, Éthiopie. Le Président de la première réunion sera responsable de la mise en œuvre du Plan d'Action et rendra compte à la seconde réunion.

Annexes

- Annexe A : Déclaration sur le Développement du Fret Aérien en Afrique: Étapes Clé.
- Annexe B : Plan d'Action qui précise les actions de suivi approuvées par la réunion.
- Annexe C : Liste des délégués.

— — — — — — — —

ANNEXE B

PLAN D'ACTION

1ère Réunion de l'OACI sur le Développement du Fret aérien en Afrique
(Lomé, Togo, 5-7 août 2014)

Déclaration sur le développement du fret aérien en Afrique : étapes clés

Le fret aérien est un catalyseur de la croissance économique. Environ 35 % du commerce mondial en valeur sont transportés par voie aérienne. Le fret aérien a permis à des régions d'Afrique qui autrement seraient restées isolées d'accéder aux marchés mondiaux et, entre autres, à ceux des produits agricoles. Dans de nombreux secteurs et activités économiques, le succès dépend d'une livraison rapide et fiable des produits dans les meilleures conditions possibles, exigences auxquelles souvent seul le fret aérien est capable de répondre. Les routes empruntées par le fret aérien offrent aux pays africains un accès rapide et efficace aux chaînes d'approvisionnement et aux marchés mondiaux, ainsi qu'à d'autres destinations sur le continent. Selon les prévisions, le trafic de fret à destination, au départ et à l'intérieur de l'Afrique va connaître une croissance plus rapide que la moyenne mondiale, surtout pour ce qui est du trafic international. Cette tendance montre à quel point l'aviation facilite l'accès au marché mondial pour les entreprises africaines.

La Décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro, concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique (DY Nov. 1999), a posé les fondations d'une stratégie africaine de développement durable du transport aérien, à travers l'harmonisation du cadre réglementaire de l'aviation. Compte tenu des principales caractéristiques du transport de fret aérien, les États africains ont confirmé que l'objectif était de libéraliser l'accès au marché du transport aérien en Afrique dans son intégralité, y compris le fret aérien.

A la suite de l'adoption de la DY et en complément des efforts accomplis pour régler les questions de concurrence équitable au niveau national, un certain nombre de Communautés Économiques Régionales, d'organisations sous régionales, la CAFAC et l'Union Africaine ont contribué au cours des années au développement de règles harmonisées de concurrence équitable. Ces efforts doivent être soutenus et leurs résultats doivent être utilisés.

En vue d'identifier des solutions réglementaires et opérationnelles pour assurer le développement du fret aérien, de son industrie et de ses services en Afrique, l'OACI a décidé de tenir, ***du 5 au 7 août 2014, une réunion sur le développement du fret aérien en Afrique***. À l'issue de cette réunion, les directeurs généraux de l'aviation civile des États participants (les « **participants** ») ont décidé, appuyés par les parties prenantes du fret aérien présentes à la réunion, d'énoncer leur vision commune de l'importance vitale de la contribution apportée par le fret aérien à la croissance économique en Afrique. Ils ont décidé d'affirmer leur intention de mettre en œuvre les décisions stratégiques prises durant ladite réunion en appui au développement durable du fret aérien.

Axes de développement du fret aérien en Afrique	**La voie à suivre**
Les participants ont retenu plusieurs axes de développement qui exigent des mesures supplémentaires :	Dans l'avenir, les participants ont l'intention d'optimiser les avantages du fret aérien à travers les initiatives ci-après :
1. Considérant que le fret aérien est un catalyseur de la croissance économique, toutes les mesures nécessaires doivent être prises pour favoriser les services de fret aérien afin de permettre aux transporteurs aériens d'exploiter librement des liaisons partout à l'intérieur du continent africain et au-delà, conformément à la DY.	1. Une priorité élevée doit être accordée par les autorités nationales à la création d'un contexte réglementaire favorable au développement du fret aérien dans un cadre plus vaste de développement aéronautique et de croissance économique parrainé par les pouvoirs publics et coordonné au-delà des frontières nationales, conformément au cadre mondial de l'OACI.
2. Dans un contexte de libéralisation totale des services de fret aérien, on assistera à la création de nombreuses nouvelles « autoroutes du ciel », qui vont sensiblement multiplier les liens régionaux et mondiaux entre les fournisseurs et les clients et augmenter la connectivité. Ceci se traduira par une compétitivité accrue, davantage d'investissements directs étrangers et une accélération du développement économique.	2. La libéralisation accrue des opérations de fret aérien doit être promue en supprimant dans les accords de services aériens des restrictions des droits de trafic et de capacité et en assouplissant les règles de propriété et de contrôle des transporteurs aériens. Un travail commun doit être mené avec les organes respectifs pour accélérer les ratifications de la Convention de Montréal de 1999 établissant les fondements de l'introduction de la documentation électronique.
3. La chaîne d'approvisionnement du fret aérien est un ensemble d'acteurs, de lieux d'activités, de procédures et d'échanges d'information corrélés et interactifs qui permet le déplacement du fret par voie aérienne de son point d'origine à son point de destination.	3. La coopération doit être promue entre différents acteurs de la chaîne d'approvisionnement du fret aérien au sein des États et à l'échelle internationale et la coopération doit être encouragée avec nos organisations sœurs : l'Organisation mondiale des douanes (OMD), le Conseil International des Aéroports (ACI), l'Association Internationale des Transporteurs aériens (IATA), l'Association Internationale de Fret Aérien (TIACA), la Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (FIATA), et l'Association des Transporteurs aériens africains (AFRAA).

4. La sûreté du fret aérien doit aller de pair avec sa facilitation. Toutes les parties partagent la responsabilité commune de veiller à ce que le fret aérien évolue en toute sécurité à travers toutes les étapes de cette chaîne. Par ailleurs, le cheminement du fret ne devrait pas être limité par l'absence de mise en œuvre effective de la DY ou des méthodes modernes, telles que les mesures de sûreté du fret basées sur les risques, le concept de fret électronique, la lettre de transport aérien (LTA) électronique et le transfert électronique de données doivent être mises en œuvre.	4. L'intégration dans les programmes nationaux de sûreté des exigences actuelles en matière de sûreté et de facilitation doit être effectuée ; la gestion des risques et la coordination avec les organismes partenaires qui travaillent dans la chaîne d'approvisionnement doivent être mises en place ; en particulier, les réglementations nationales doivent être rendues conformes à la Convention de Kyoto de l'OMD. Il doit être largement recouru à des outils tels que la soumission électronique de données sur les marchandises traversant les frontières, le fret électronique et la LTA électronique.
5. Les infrastructures et les services de transport intermodal jouent un rôle vital dans le développement politique, économique et social, ainsi que dans l'intégration de l'Afrique. Alors que l'accès aux capitaux reste un problème, il existe des moyens de rendre des projets attractifs non seulement au financement public, mais aussi aux entreprises communes, telles que des partenariats entre les secteurs public et privé.	5. Étant donné le rôle et l'importance du développement continu des infrastructures aéroportuaires et de celles du transport intermodal pour répondre à la demande des services de fret aérien, les pratiques permettant d'attirer des capitaux publics et privés doivent être pleinement prises en considération.
6. Les États devraient accorder l'importance voulue aux caractéristiques particulières des services de fret aérien en échangeant les droits d'accès au marché dans le cadre des accords de services aériens et en octroyant des droits appropriées et de la flexibilité opérationnelle pour promouvoir le développement de ces services. La suppression de restrictions réglementaires sur les libertés de l'air, la capacité et la désignation permettront aux exploitants de fret aérien existants et nouveaux de desservir des marchés naguère peu accessibles et de faire la concurrence sur la base des prix et des services améliorés.	6. Une attention particulière doit être accordée à l'importance du fret aérien pour le développement économique des destinations long-courrier et des pays enclavés ou insulaires.

7. Une plus grande ouverture du marché aéronautique, conformément à la DY, aura notamment pour avantages économiques de permettre au transport additionnel de fret aérien de générer des effets multiplicateurs pour l'activité économique et de faciliter l'intégration au commerce international de régions ou pays africains éloignés. Toutefois, si l'aviation paye des redevances et des taxes trop élevées, cela nuira à sa capacité de catalyser le développement économique.	7. L'incidence des taxes, redevances et autres droits sur l'aviation et donc, sur la croissance économique et l'emploi, doit être évaluée et les actions prises pour limiter leur éventuel effet négatif sur la croissance et le développement des services de fret aérien.
8. Des faits nouveaux intervenant dans le secteur du fret, et notamment l'avènement de nouveaux systèmes, procédures, capacités de performance d'aéronefs, carburants renouvelables, infrastructures de soutien, modalités opérationnelles, ainsi que la poussée dynamique du concept de fret électronique, créent la nécessité de faire appel à des professionnels ayant un niveau élevé de formation et de compétences pour faire face à cette évolution, en vue de soutenir la croissance économique en Afrique.	8. La nécessité doit être reconnue de renforcer d'urgence les compétences du continent, d'investir dans le personnel qualifié et de promouvoir la parité hommes-femmes par le biais de la formation afin de répondre aux besoins créés par la modernisation et la complexité croissante du secteur de fret aérien. Une participation active doit être prise au symposium à venir sur la prochaine génération des professionnels de l'aviation (NGAP), qui se tiendra les 3 et 4 décembre 2014 à Montréal, Canada.
	9. Les États qui ne l'ont pas encore fait doivent être incités à accéder au Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques, à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipements mobiles, signé au Cap le 16 novembre 2001 afin de faciliter l'acquisition d'aéronefs modernes et efficients en matière de carburant y compris les aéronefs de transport de fret, afin de s'assurer des opérations de fret plus efficientes sur les plans économique et environnemental et plus fiables.

Les participants, appuyés par les parties prenantes du fret aérien, ont décidé de se réunir tous les deux ans afin d'évaluer les progrès réalisés dans la mise en œuvre des mesures ci-dessus et de prendre de nouvelles mesures pour promouvoir les initiatives en question.

Adopté par la Réunion à Lomé (Togo) le 7 août 2014.

Col. Latta Dokisime Gnama
Président de la réunion

ANNEXE B

PLAN D'ACTION :

TRAVAIL DE SUIVI A L'ISSUE DE LA RÉUNION

Actions	**Délais**	**Participants**	**Notes**
Libéralisation de l'accès au marché • Mettre en oeuvre la Décision de Yamoussoukro de 1999 en particulier en ce qui concerne le fret aérien afin (i) de libéraliser l'accès au marché ; (ii) faciliter une libéralisation accrue des services du fret aérien. • L'Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA) et la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) ayant déjà en place un cadre réglementaire sur ce point, effectuer un suivi annuel de l'état de mise en oeuvre de ce cadre qui pourra faire l'objet d'un rapport à l'organe de coordination de ce Plan d'Action. • Encourager les États à accorder des droits d'accès au marché, y compris le droit de la 7ème liberté de l'air, pour les services de fret aérien.	Dec 2015 Base annuelle Dec 2014	États, CAFAC, organisations régionales, parties prenantes, avec le soutien de l'OACI	
Concurrence • Contribuer au Forum d'échange des États visant la concurrence organisé dans le cadre de la Conférence de l'OACI sur la Négociation des Services Aériens (ICAN) visant à promouvoir des approches règlementaires plus compatibles dans le transport aérien international. • Soutenir les efforts des Communautées Economiques Régionales (CER), la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et l'Union Africaine pour développer et appliquer des règles de concurrence équitable et promouvoir des approches règlementaires plus compatibles dans le transport aérien international.	Base annuelle Continu	États, CAFAC, organisations régionales, parties prenantes, avec le soutien de l'OACI	
Propriété et contrôle des transporteurs aériens • Contribuer à l'élaboration d'un accord international pour libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens.	Dec 2015	États, CAFAC, organisations régionales, parties prenantes, avec le soutien de l'OACI	

Actions	Délais	Participants	Notes
Sureté et facilitation • Utiliser des outils tels que la soumission électronique de données sur les marchandises traversant les frontières, E-fret et lettre de transport aérien (LTA) électronique. • Développer et mettre en œuvre les programmes pour Agent Habilité et Expéditeur Connu sur le plan national, en relation avec les exigences spécifiques établies par les États. • Mettre en place des mécanismes pour assurer le financement durable des fonctions de surveillance de la sûreté aux niveaux national et régional.	Dec 2016 Selon nécessité Dec 2016	États, CAFAC, organisations régionales, parties prenantes, avec le soutien de l'OACI	
Sécurité • Poursuivre la mise en oeuvre des objectifs en matière de sécurité aérienne adoptés par la Conférence des Ministres du Transport (Abuja, juillet 2012) et entérinés par l'Assemblée des Chefs d'État (janvier 2013). • Mettre en place des mécanismes pour assurer le financement durable des fonctions de surveillance de la Sécurité aux niveaux national et régional.	Dec 2017 Dec 2016	États, CAFAC, organisations régionales, parties prenantes, avec le soutien de l'OACI	
Économie et financement • Mettre en place de nouveaux mécanismes pour garantir la pérennité du financement des fonctions de surveillance économique aux niveaux national et régional. • Promouvoir la croissance des services de transport de fret aérien, et donc les échanges commerciaux internationaux et la croissance économique en Afrique.	Dec 2016 Continu	États, CAFAC, organisations régionales, parties prenantes, avec le soutien de l'OACI	
Infrastructure • Accroître la sensibilisation aux politiques et documents indicatifs de l'OACI en matière de financement des infrastructures. • Examiner et mettre en œuvre des mécanismes de financement efficaces tels que les Partenariats Public-Privé (PPP). • Fournir des infrastructures suffisantes pour accompagner la croissance du fret aérien sur le continent.	Continu Dec 2017 Selon nécessité	États, CAFAC, organisations régionales, parties prenantes, avec le soutien de l'OACI	

Actions	Délais	Participants	Notes
Redevances et taxes • Développer des analyses et directives sur l'impact des taxes et autres prélèvements imposés au transport aérien.	Dec 2016	États, CAFAC, organisations régionales, parties prenantes, avec le soutien de l'OACI	
Formation • Utiliser les outils de formation en ligne de l'OACI: règlementation; prévisions; statistiques du transport aérien. • Utiliser les outils de formation spécifique sur le Fret aérien, notamment sur les Matières Dangereuses. • Participer au Symposium sur la Prochaine Génération des Professionnels de l'Aviation (NGAP) du 3 au 4 décembre 2014 à Montréal. • Soutenir la mise en place de l'initiative de la CAFAC sur le développement des ressources humaines entérinée par la 3ème session de la Conférence des Ministres Africains des Transports (Malabo, avril 2014 et la 24ème session plénière de la CAFAC).	Dec 2015 Dec 2015 Dec 2014 Continu	États, CAFAC, organisations régionales, parties prenantes, avec le soutien de l'OACI	
Promotion de/assistance à la ratification de MC99	Continu	OACI	
Promotion de/assistance à la ratification de la Convention du Cap de 2001	Continu	OACI	

— — — — — — — —

ANNEXE C

LISTE DES DÉLÉGUÉS

ÉTATS

Bénin	M Guezodje
Burkina Faso	N. Guissou M. Dieguimde
Cameroun	F. Nkom Ndum
Congo	A. Itoumba-Seba S.-L. Nangho S. Montole
Côte d'Ivoire	K. D. Boussou S. Claon D. M'Baye D. H. H. Milan
France	C. Yvinec
Gabon	A. Bouma M. Komba Yemba R. Oyane Mba R. Soungou
Gambie	B. Cham P.W. Jobe
Ghana	D. Acquan
Kenya	J. Ndungu P. Makuri W. Simbah
Mali	I.S. Maiga B. S. Traore
Mauritanie	M. M. E. Aboubekrine Seddigh
Maroc	S. Lemsioui Y. Taouragt
Niger	S. M. Ibrahima A. Seydou Yayé
Nigeria	G. Igbambo
Sénégal	M. Ndiaye
Afrique du Sud	P. Makuri N. W. Mathonsi
Sudan	M. Elmagadam
Tanzanie	W. Chiwawa
Tchad	B. G. Dadi
Togo	A. S. Ahoomey-Zunu N. Gnofam D. G. Latta
Uganda	J. Kanyunyuzi

ORGANISATIONS INTERNATIONALES ET RÉGIONALES

Airports Council International (ACI)	A. Gittens P.K. Komla
African Airlines Association (AFRAA)	E. Chingosho
Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)	N. Ouro-Loga E. Kelewou E. Limazie
Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)	A. Alhassan F. Onyeyiri
Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)	P.-A. M. Ganemtoré
Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) (FIATA)	W. Gottlieb
Association internationale du transport aérien (IATA)	R. Kuuchi S. Fatokun
Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)	O. B. Aliu B. Djibo M. S. Jallow F. Malaud M. Keller
Association Internationale du Fret Aérien (TIACA)	V. Zubkov
Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA)	A. Tompieu-Zouo I. Seka D. Bah-Traore
Organisation mondiale des douanes (OMD) (WCO)	P. N. Pandey

— FIN —