

**COMMUNICATION RELATIVE À LA MISE EN ŒUVRE
DE LA DÉCLARATION D'ANTANANARIVO**

Accra, Ghana, 30 mars 2017

Les participants à la seconde Réunion de l'OACI sur le développement durable du transport aérien en Afrique, tenue à Accra (Ghana) du 28 au 31 mars 2017, ont examiné les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la Déclaration sur le développement durable du transport aérien en Afrique, adoptée à Antananarivo (Madagascar) le 27 mars 2015 (« Déclaration d'Antananarivo », voir : <http://www.icao.int/meetings/SUSDEV-AT/Pages/default.aspx>). Il a été jugé qu'au cours du prochain cycle (2017-2019) de l'Initiative pour le développement durable du transport aérien en Afrique, des mesures doivent être prises dans les domaines suivants :

Domaines appelant des améliorations pour assurer le développement durable du transport aérien en Afrique	Décisions d'Antananarivo (2015)	Marche à suivre proposée à Accra (cycle 2017-2019)
<p>1. Le transport aérien étant un catalyseur de la croissance économique, toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour promouvoir les services aériens afin de permettre aux transporteurs aériens d'exploiter librement des liaisons partout à l'intérieur du continent africain et au-delà, conformément à 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, décision entérinée par l'assemblée des chefs d'États africains tenue à Lomé, Togo en juillet 2000 (DY).</p>	<p>Les autorités nationales doivent accorder une haute priorité à la mise en œuvre du contexte réglementaire de la DY favorable au développement du transport aérien dans le cadre d'une politique plus générale de développement aéronautique et de croissance économique parrainée par les pouvoirs publics et coordonnée au-delà des frontières nationales, conformément au cadre mondial de l'OACI et à la DY.</p>	<p>Les États devraient s'engager à réaliser le marché unique du transport aérien africain (SAATM) dans le but de renforcer la connectivité par la mise en œuvre de la DY, devant être établi en juillet 2017.</p>
<p>2. Les restrictions des droits de trafic et la limitation des capacités dans les accords de services aériens et les règles de propriété et de contrôle des transporteurs aériens entravent la croissance et l'investissement. La libéralisation graduelle et équilibrée des services aériens favorise l'expansion des liaisons aériennes régionales et mondiales et l'accroissement de la connectivité. Elle entraîne l'amélioration de la compétitivité, l'essor de l'investissement direct étranger et</p>	<p>Il convient d'encourager la poursuite de la libéralisation des opérations de transport aérien et d'inviter les États à réviser leurs accords de services aériens afin qu'ils soient conformes à la DY</p>	<p>Les États sont encouragés à intégrer la vision à long terme de l'OACI sur la libéralisation du transport aérien pour assurer la mise en œuvre de la Politique africaine d'aviation civile.</p> <p>À cette fin, les États devraient tirer parti des Conférences de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN).</p>

<p>l'accélération du développement économique. Ainsi, les accords de services aériens devraient évoluer pour permettre plus de flexibilité, notamment en termes de capacité.</p>		
<p>3. La chaîne de valeur du transport aérien est un ensemble intégré d'acteurs, de lieux d'activités, de procédures et d'échanges d'informations qui sont propices à une connectivité accrue du transport aérien et à l'accroissement des avantages pour les consommateurs. Il y a tout lieu de renforcer davantage la coopération entre toutes les parties prenantes de la chaîne de valeur du transport aérien.</p>	<p>Il faudrait encourager la coopération entre les différents éléments de la chaîne de valeur du transport aérien au sein des États et à l'échelle internationale, ainsi que la coopération avec les organisations partenaires : Organisation mondiale du tourisme (OMT), Association internationale du transport aérien (IATA), Airports Council International (ACI), Commission de l'Union africaine (CUA), Commission africaine de l'Aviation Civile (CAFAC), Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) et Airlines Association of Southern Africa (AASA).</p>	<p>L'OACI devrait collaborer avec les États et autres partenaires internationaux dans tous les domaines couverts par la Déclaration d'Antananarivo, en partageant des données, de l'information et des pratiques optimales, et en sensibilisant activement les décideurs sur les retombées positives du transport aérien sur le développement économique. L'Organisation des services civils de navigation aérienne (CANSO) assistera les États dans le partage des données.</p>
<p>4. L'importance de protéger les intérêts des consommateurs, notamment en Afrique, est universellement reconnue. Toutefois, l'efficacité des mesures réglementaires adoptées par les États pour protéger les utilisateurs du transport aérien dépend d'une convergence et d'une compatibilité accrues. Les perturbations massives du service aérien ayant une incidence considérable sur les passagers et sur les exploitants des compagnies aériennes et des aéroports, il est nécessaire d'élaborer des mécanismes pour en minimiser l'effet sur les services de transport aérien.</p>	<p>Les États devraient appuyer les efforts consentis par l'OACI pour formuler des orientations de politique sur la protection des consommateurs et promouvoir l'adoption et la mise en œuvre des principes de base de l'OACI en matière de protection des consommateurs dès leur adoption définitive par l'OACI, en tenant compte de la réglementation de l'Union Africaine (UA) en matière de protection des usagers. Les associations représentatives des consommateurs doivent être associées à ces efforts.</p>	<p>Les États et les parties prenantes de l'industrie du transport aérien devraient intégrer les principes de base de l'OACI et les réglementations développées par la CAFAC (UA) en matière de protection des consommateurs dans leurs pratiques réglementaires et opérationnelles. Les consommateurs du transport aérien devraient être représentés par une organisation mondiale dans le cadre de réunions pertinentes de l'OACI.</p>
<p>5. La concurrence loyale est un principe général important dans l'exploitation de services aériens internationaux, comme le reconnaît la Convention de Chicago. Il est donc nécessaire que les États accordent l'attention voulue aux</p>	<p>Les États doivent encourager la coopération entre les autorités nationales et/ou régionales chargées de la concurrence et appuyer les efforts déployés par l'OACI pour stimuler la coopération, le dialogue et l'échange d'informations afin de</p>	<p>Les États devraient renforcer les capacités réglementaires et élaborer des règles simplifiées, stables et plus transparentes en matière de concurrence.</p> <p>La CAFAC devrait sensibiliser davantage ses États membres au</p>

<p>préoccupations des autres États dans l'application des lois et des politiques nationales ou régionales en matière de concurrence, et que les autorités responsables de la concurrence coopèrent entre elles.</p>	<p>promouvoir des principes réglementaires plus compatibles avec le transport aérien international, en tenant compte des règles de l'UA sur la concurrence et la résolution des litiges.</p>	<p>sujet des règles en matière de concurrence et de résolution des différends qui ont été adoptées pour appuyer la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro.</p>
<p>6. La sûreté et la facilitation du transport aérien doivent aller de pair. Toutes les parties partagent la responsabilité de veiller à ce que les passagers voyagent en toute sûreté et sécurité. Par ailleurs, le trafic ne devrait pas être entravé par la non application de la DY. La facilitation des visas devrait être soutenue et mise en œuvre par les organes de décision de l'Union africaine.</p>	<p>Il y a lieu d'intégrer les exigences actuelles en matière de sûreté dans les programmes nationaux de sûreté, de mettre en place la gestion des risques et la coordination avec les organismes partenaires du secteur. Il convient d'utiliser largement des outils tels que les visas électroniques. Il y a lieu d'intégrer les exigences actuelles en matière de facilitation dans le cadre de la stratégie TRIP de l'OACI. Tous les types de barrières non physiques instituées par les États africains devraient être éliminés à travers le continent.</p>	<p>Les États devraient soutenir l'initiative <i>MoveAfrica</i> du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) qui porte sur la libre circulation des biens et des services en Afrique, ainsi que la création d'infrastructures « immatérielles » (lois relatives au transport transfrontières, réglementation relative à la traversée des frontières et ressources et systèmes organisationnels).</p> <p>Les États devraient mettre en œuvre la Stratégie de l'OACI TRIP et la déclaration et les objectifs de Windhoek relatifs à la levée des restrictions en matière de visas en Afrique en conformité avec l'Agenda 2063 de l'UA.</p>
<p>7. 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 les projets attractifs non seulement pour le financement public, mais aussi pour des mécanismes comme les partenariats public-privé (PPP). Dans cette perspective, les bailleurs de fonds sont invités à appuyer davantage les efforts des États dans le financement du développement durable du transport aérien en Afrique.</p>	<p>Étant donné le rôle et l'importance des infrastructures pour appuyer le développement nécessaire des aéroports et du transport intermodal afin de répondre à la demande de services aériens, il convient de prêter une attention particulière à toute solution permettant d'attirer des capitaux publics et privés de la manière la plus efficace en termes de coûts.</p>	<p>Les États devraient intégrer des stratégies favorisant l'aviation et le transport multimodal dans leurs plans nationaux de développement.</p> <p>Le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) devrait appuyer les États pour bâtir l'infrastructure matérielle (aéroports, chemins de fer, centres de transbordement du fret, installations aux frontières nationales).</p> <p>Les États devraient bâtir et gérer une infrastructure aéronautique de qualité au long cycle de vie, fiable, sûre, résistante aux catastrophes naturelles et respectueuse de l'environnement, afin de renforcer la connectivité</p>

		<p>en Afrique.</p> <p>Les États devraient déterminer clairement les besoins de financement en réalisant des études de l'écart entre la demande projetée et la capacité requise, et analyser les options de financement disponible aux niveaux national et international pour répondre aux besoins d'infrastructure.</p> <p>Les États devraient prendre des mesures concrètes pour créer un climat d'investissement transparent, stable et prévisible qui soutient le développement de l'aviation, par ex. en mobilisant de multiples parties intéressées, en diversifiant les sources de financement et en associant le secteur privé.</p>
<p>8. Le fret aérien joue un rôle vital dans l'économie africaine. En effet, le transport aérien représente environ 35 % de la valeur du commerce mondial et la réussite de nombreuses économies et opérations dépend de la livraison rapide et fiable des marchandises. Les services de fret aérien contribuent donc largement au développement économique durable du continent.</p>	<p>Il faudrait appuyer et appliquer les décisions stratégiques prises dans le cadre de la Déclaration sur le développement du fret aérien en Afrique adoptée lors de la réunion organisée par le Togo à Lomé, du 5 au 7 août 2014.</p>	<p>Les États devraient avoir mis en place la zone de libre-échange continentale (ZLEC) d'ici décembre 2017 et une union économique d'ici 2019, en particulier si la libéralisation des échanges est accompagnée de mesures de facilitation du commerce, de la levée ou la réduction des barrières non tarifaires, de l'optimisation du cadre réglementaire et d'une infrastructure moderne.</p>
<p>9. Dans certains cas, les services aériens vers des destinations éloignées ou périphériques peuvent ne pas être viables en raison du faible volume du trafic. Le tourisme étant reconnu comme un instrument crucial de développement économique, notamment dans les pays les moins avancés (PMA), les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays en développement sans littoral (PDSL), des mécanismes permettant d'établir un lien entre les pays d'origine des touristes et</p>	<p>Il faudrait accorder l'attention voulue à l'importance particulière des services aériens pour le développement économique des destinations éloignées et des pays enclavés ou insulaires. Les États devraient envisager, de façon coopérative et coordonnée, la mise en place de mécanismes de soutien tels que le régime de Routes de services essentiels et de développement du tourisme (ESTDR) ou autres éléments.</p>	<p>Les États et les acteurs de l'industrie devraient promouvoir la marque « Afrique » de services touristiques dans le but de stimuler la demande de services aériens de passagers et augmenter le trafic.</p> <p>Les États, en particulier via les autorités du transport aérien et du tourisme, doivent coopérer de manière holistique avec les acteurs privés pour le développement coordonné des deux secteurs. Le Ghana et la Jamaïque participeront à la</p>

<p>les destinations peuvent être bénéfiques.</p>		<p>réunion ICAN de décembre 2017 à Colombo, Sri Lanka, afin de rendre compte du résultat de la Réunion Spéciale Diaspora tenue ce jour à Accra, Ghana.</p>
<p>10. Les retombées économiques d'une ouverture accrue du marché aéronautique, conformément à la DY, tiennent notamment aux effets multiplicateurs générés par l'augmentation du transport aérien sur l'activité économique, facilitant l'intégration de pays et régions isolés d'Afrique au marché international. Toutefois, si les acteurs du transport aérien payent des redevances et des taxes trop élevées, la capacité du secteur à catalyser le développement économique pourrait être affectée négativement.</p>	<p>Les États devraient veiller à ce que les principes de l'OACI (contenus dans le Doc 9082, Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroports et de services de navigation aérienne) soient respectés par les autorités compétentes. Les États doivent aussi veiller à ce que les politiques de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international (contenues dans le Doc 8632, Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international) soient respectées par les autorités compétentes pour éviter d'assujettir l'aviation internationale à des impositions discriminatoires pouvant nuire à la compétitivité de l'industrie et aux économies nationales. Il faudrait appuyer les efforts déployés par l'OACI pour élaborer, de concert avec les organisations compétentes de l'industrie, des analyses et des orientations à l'intention des États sur l'impact des taxes et autres prélèvements sur le transport aérien. À cet effet, une plate-forme de concertation permanente incluant toutes les parties prenantes de l'industrie devrait être instituée.</p>	<p>L'OACI devrait travailler de concert avec la CAFAC pour mettre en place une plateforme permanente de consultation sur l'incidence des taxes et autres prélèvements sur le transport aérien.</p> <p>Les États devraient désigner des points focaux du Système de plans d'action nationaux pour le transport aérien (SATAPS) et transmettre régulièrement des données à cet outil en ligne de suivi et de mise en œuvre. L'OACI devrait continuer à promouvoir le SATAPS auprès des États, et devrait en augmenter les capacités d'analyse et de comparaison, l'interactivité et la facilité d'utilisation.</p>
<p>11. La détermination de l'Afrique à établir un marché unique du transport aérien devrait être encouragée, promue et soutenue afin de concrétiser la mise en œuvre de la DY et de générer des retombées additionnelles pour le transport aérien sur le continent. L'accent devrait être mis sur la garantie qu'un marché unique conduit au renforcement de</p>	<p>Les États sont instamment invités à intégrer le marché unique du transport aérien afin d'en maximiser les avantages pour l'ensemble du continent le plus tôt possible. La CUA, la CAFAC et les CER devraient accélérer le processus de mise en œuvre du marché unique et œuvrer avec les États à l'élimination de toutes les barrières à la construction d'une</p>	<p>L'OACI devrait soutenir la CAFAC et les États membres dans la mise en place du marché unique de transport aérien africain en 2017.</p>

<p>l'industrie du transport aérien du continent couvrant les compagnies aériennes africaines, les aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les autorités de l'aviation civile et d'autres prestataires liés. À cet effet, les compagnies aériennes devraient utiliser dans la mesure du possible les possibilités offertes par les accords commerciaux et alliances globales.</p>	<p>industrie compétitive du transport aérien en Afrique. Le soutien de l'OACI et d'autres organisations techniques et parties prenantes est essentiel pour s'assurer de la conformité du marché africain avec le cadre réglementaire de l'aviation internationale en vigueur.</p>	
<p>12. Les innovations dans le secteur du transport aérien, y compris l'avènement de systèmes, procédures, capacités de performance d'aéronefs, carburants renouvelables, infrastructures de soutien et modalités opérationnelles, rendent nécessaire le recours à des professionnels ayant un niveau élevé de formation et de compétences pour faire face à cette évolution, afin de soutenir la croissance économique en Afrique.</p>	<p>Il faudrait reconnaître l'urgence de renforcer les compétences du continent, d'investir dans du personnel qualifié et la promotion du genre à travers la formation afin de répondre aux besoins créés par la modernisation et la complexité croissante du secteur du transport aérien. Il faudrait aussi participer activement aux initiatives de l'OACI en matière de renforcement des capacités et appuyer sans réserve le Fonds pour le développement des ressources humaines (HRDF) de la CAFAC pour l'Afrique, appuyé par l'OACI et d'autres parties prenantes.</p>	<p>Les États et les institutions financières devraient contribuer au Fonds volontaire de développement des ressources humaines (HRDF) de la CAFAC et de l'OACI, afin de créer les capacités requises sur le continent.</p>
<p>13. Il est nécessaire de favoriser l'accès des opérateurs du transport aérien à des sources de financement permettant l'acquisition d'aéronefs plus modernes.</p>	<p>Il faudrait exhorter les États qui ne l'ont pas encore fait à ratifier, accepter ou adhérer à la Convention et au protocole à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signée au Cap le 16 novembre 2001 en vue de faciliter l'acquisition d'aéronefs modernes et économes en carburant, pour assurer un transport aérien plus économique, plus fiable et respectueux de l'environnement.</p>	<p>De concert avec les communautés économiques régionales et d'autres organismes concernés, les États devraient favoriser la création d'entreprises de location d'aéronefs, facilitant ainsi l'acquisition d'aéronefs plus modernes.</p> <p>L'OACI et la CAFAC devraient continuer à encourager les États à devenir parties à la Convention du Cap et aux autres instruments de l'OACI régissant le transport aérien international.</p>
<p>14. Il est nécessaire que les passagers, leurs ayants-droits, les expéditeurs et destinataires de fret aérien bénéficient des avantages que confère la</p>	<p>Les États doivent œuvrer à une ratification plus rapide de la MC99.</p>	<p>L'OACI devrait collaborer avec la CAFAC pour continuer à encourager les États à devenir parties à la Convention de Montréal de 1999 et aux autres</p>

Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international adoptée à Montréal le 28 mai 1999 (MC99).		instruments de l'OACI régissant le transport aérien international.
---	--	--

Les participants réaffirment leur engagement à poursuivre les efforts pour mettre en œuvre la *Déclaration d'Antananarivo* et à se réunir régulièrement afin d'évaluer les progrès réalisés et prendre les mesures qu'ils estiment nécessaires.

Présenté par M. Simon Allotey
Président de la réunion
Accra (Ghana), le 30 mars 2017