



## RÉUNION SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TRANSPORT AÉRIEN EN AFRIQUE

Antananarivo (Madagascar)  
25 – 27 March 2015

### **Déclaration sur le développement durable du transport aérien en Afrique : étapes cruciales**

Le transport aérien est un catalyseur de la croissance économique. Il relie les États africains aux marchés régionaux et mondiaux, favorisant ainsi les voyages et le tourisme, ainsi que la circulation des marchandises et d'autres activités commerciales essentielles. Le transport aérien représente un lien vital pour les pays en développement sans littoral (PDSL) et les petits États insulaires en développement (PEID). Une connectivité accrue donne aux pays d'Afrique un accès rapide et efficace à des destinations sur l'ensemble du continent et à des marchés dans le monde entier. Le transport aérien et le tourisme sont des moteurs profondément inter reliés de la croissance économique et du développement durable. Aujourd'hui, plus de la moitié des touristes internationaux rejoignent leur destination par voie aérienne. Au cours de la dernière décennie, l'Afrique a été l'une des destinations touristiques qui affichent la plus forte croissance. Cette tendance témoigne de la manière dont l'aviation contribue à l'essor du tourisme et vice versa, et des moyens par lesquels ce phénomène peut contribuer à un développement économique durable et à l'intégration du continent.

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 (DY, nov. 1999), décision entérinée par l'assemblée des chefs d'État africains tenue à Lomé (Togo) en juillet 2000, a posé les jalons d'une stratégie africaine de développement durable du transport aérien en harmonisant le cadre de libéralisation du transport aérien. Compte tenu des caractéristiques principales du transport aérien, les États africains ont confirmé l'objectif de libéraliser l'accès au marché du transport aérien dans l'ensemble de l'Afrique.

Suite à l'adoption de la DY et en plus des efforts déployés pour résoudre les questions relatives à la concurrence loyale au niveau national, plusieurs communautés économiques régionales, instances sous régionales, la CAFAC et l'Union africaine ont contribué au fil des ans au développement des règles harmonisées de concurrence loyale. Il convient de soutenir ces efforts et de tableur sur leurs résultats, en se référant particulièrement à la Politique Africaine de l'Aviation Civile (AFCAP).

La nécessité d'accélérer la pleine mise en œuvre de la DY et d'établir un marché unique du transport aérien africain est considérée comme cruciale pour la réalisation de la vision à long terme de l'UA connue sous le nom d'Agenda 2063 dont les principaux objectifs sont d'accélérer le développement socio-économique et l'intégration de l'Afrique. À cet égard, les chefs d'État et de gouvernement africains ont adopté, en janvier 2015, une déclaration et des décisions

exprimant leur volonté de veiller à la création du marché du transport aérien unique sur le continent d'ici 2017. Le marché sera établi d'abord avec les États qui ont déjà affirmé leur engagement solennel à celui-ci et restera ouvert à toute partie, après engagement pris à le mettre en œuvre. La CUA, la CAFAC et les CER en collaboration avec d'autres parties prenantes clés sont actuellement en train de finaliser le cadre opérationnel du marché unique du transport aérien. Il s'agit d'une initiative stratégique visant à construire un secteur du transport aérien dynamique et durable en Afrique.

En vue d'identifier des solutions réglementaires et opérationnelles pour assurer le développement du transport aérien, de son industrie et de ses services en Afrique, l'OACI a décidé de tenir, du 25 au 27 mars 2015, une réunion sur le développement durable du transport aérien en Afrique en coopération avec le Ministère du Tourisme, des Transports et de la Météorologie et de l'Aviation Civile de Madagascar. À l'issue de cette réunion, les représentants des États participants (les « participants ») ont décidé, appuyés par les parties prenantes du transport aérien présentes à la réunion, d'énoncer leur vision commune de l'importance vitale de la contribution apportée par le transport aérien à la croissance économique en Afrique. Ils ont décidé, en signant la présente Déclaration, d'affirmer leur intention de mettre en œuvre les décisions stratégiques prises durant ladite réunion à l'appui du développement durable du transport aérien.

#### Axes d'amélioration du développement durable du transport aérien en Afrique

#### La voie à suivre

<p>Les participants ont retenu plusieurs axes de développement qui nécessitent des mesures supplémentaires :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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 DY.</li> <li>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 l'accélération du développement économique.</li> </ol>	<p>Les participants ont l'intention d'optimiser les avantages du transport aérien à travers les initiatives suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 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.</li> <li>2. 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.</li> </ol>
--	---

Ainsi, les accords de services aériens devraient évoluer pour permettre plus de flexibilité, notamment en termes de capacité.

- |  |  |
|--|--|
| <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>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>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 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>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 politiques de l'UA.</p> | <p>3. 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), la Commission de l'Union africaine (CUA), la Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC), l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) et Airlines Association of Southern Africa (AASA).</p> <p>4. 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>5. 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 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>6. 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>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>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>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 les destinations peuvent être bénéfiques.</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>7. 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>8. 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>9. 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>10. 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</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 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. A cet effet, les compagnies aériennes devraient utiliser dans la mesure du possible les possibilités offertes par les accords commerciaux et alliances globales.</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>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>l'intention des États sur l'impact des taxes et autres prélèvements sur le transport aérien. A cet effet, une plate-forme de concertation permanente incluant toutes les parties prenantes de l'industrie devrait être instituée.</p> <p>11. 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 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. 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>13. 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>
---	--

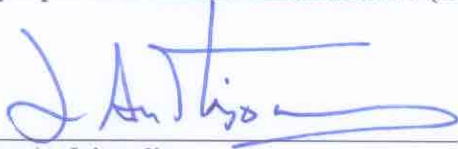
**Axes d'amélioration du développement durable du transport aérien en Afrique**

**La voie à suivre**

<p>14. Il est nécessaire que les passagers, leurs ayants-droits, les expéditeurs et destinataires de fret aérien bénéficient des avantages que confère la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international adoptée à Montréal le 28 mai 1999 (MC99).</p>	<p>14. Les Etats doivent œuvrer à une ratification plus rapide de la MC99.</p>
---	--

Les participants, appuyés par les parties prenantes du transport aérien, ont décidé de se réunir tous les deux ans pour évaluer les progrès réalisés dans la mise en œuvre des mesures ci-dessus décrites et prendre de nouvelles mesures pour promouvoir un développement durable du transport aérien en Afrique.

**Adopté par la Réunion d'Antananarivo (Madagascar), le 27 mars 2015**



**James Andrianalisoa**  
**Président de la réunion**