

ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

## COMMISSION ÉCONOMIQUE

## Point 35 : Développement économique du transport aérien

RAPPORT DE LA PREMIÈRE CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE DE L'OACI/OMT  
SUR LE TRANSPORT AÉRIEN ET LE TOURISME EN AFRIQUE

[Note présentée par 54 États contractants<sup>2</sup>, membres de la  
Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)]

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail met en lumière les résultats de la première Conférence ministérielle de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) sur le transport aérien et le tourisme en Afrique, tenue du 27 au 29 mars 2019 à Santa Maria, Île Sal, Cabo Verde. Cette conférence, qui a été accueillie par Cabo Verde, a été organisée en collaboration avec la Commission de l'Union africaine (CUA) et la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC). Une journée consacrée à un débat d'experts et deux autres journées de dialogue ministériel interactif, avec la participation de plus de 300 participants de haut niveau, ont permis l'élaborer un ensemble de plans d'action visant à favoriser le développement de la connectivité aérienne, des voyages sans rupture et du tourisme en Afrique dans le cadre du Programme 2063 de l'Union africaine. De tels résultats sont contenus dans la *Déclaration ministérielle* et le *Cadre de plan d'action pour le développement du transport aérien et du tourisme en Afrique*, adoptés par la Conférence.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à approuver les mesures recommandées au paragraphe 3.2.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Ce document de travail porte sur l'Objectif stratégique – <i>Développement économique du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans le présent document seront entreprises au moyen des ressources disponibles au titre du budget du Programme ordinaire pour 2020-2022 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Protocole d'accord entre l'OACI et la CUA (avril 2008) Mémorandum de coopération entre l'OACI et la CAFAC (décembre 2014) <i>Déclaration de Medellín sur le tourisme et le transport aérien pour le développement</i> (septembre 2015) <i>Déclaration ministérielle pour le développement du transport aérien et du tourisme en Afrique</i> <i>Cadre pour un plan d'action pour le développement du transport aérien et du tourisme en Afrique (2019-2021)</i> <i>Agenda 2030 pour le développement durable des Nations Unies (ONU)</i>

<sup>1</sup> Versions française et anglaise fournies par les 54 États contractants, membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC).

<sup>2</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) ont convoqué une Conférence ministérielle sur le transport aérien et le tourisme en Afrique, du 27 au 29 mars 2019 à Santa Maria, Île Sal, Cabo Verde. L'événement organisé par Cabo Verde en collaboration avec la Commission de l'Union africaine (CUA) et la Commission africaine de l'aviation civile (CADACA) a réuni plus de 300 participants de haut niveau représentant des gouvernements, des organisations internationales et l'industrie, dont des ministres responsables de l'aviation civile et du tourisme en Afrique.

1.2 L'objectif de la conférence était d'élever la volonté politique au plus haut niveau, d'intégrer les priorités des secteurs de l'aviation et du tourisme/voyages dans les programmes de développement nationaux, régionaux et mondiaux, en identifiant les opportunités et les défis qui favorisent le développement de la connectivité aérienne et des voyages sans rupture. La conférence devait en particulier faciliter l'harmonisation des politiques du transport aérien et du tourisme, notamment le cadre réglementaire, la fiscalité et le coût des voyages, améliorer le climat d'investissement pour les deux secteurs et chercher la voie à suivre pour faciliter les voyages et la délivrance de visas, afin de contribuer au développement et à la croissance du transport aérien et du tourisme en Afrique.

## 2. RÉSULTATS DE LA CONFÉRENCE

2.1 La réunion d'experts s'est articulée autour d'une série de tables rondes interactives et de présentations lors de différentes sessions. Sur la base des débats de la réunion d'experts, la conférence ministérielle a élaboré et adopté une *Déclaration ministérielle* et un *Cadre de plan d'action pour le développement du transport aérien et du tourisme en Afrique* (voir Annexes A et B).

2.2 Reconnaissant la forte interdépendance entre le transport aérien et le tourisme, la conférence a réaffirmé la nécessité de renforcer le dialogue entre les deux secteurs et d'adopter une approche plus concertée et plus soutenue, permettant de faire du transport aérien et du tourisme le moteur du développement économique, à la mesure des énormes potentiels de croissance du continent. De nombreux intervenants ont appelé à l'assurance de services aériens fiables et attrayants, à l'harmonisation des politiques en matière d'aviation et de tourisme et à l'adoption de politiques libérales de facilitation des visas et des voyages, mesures importantes que les États africains doivent adopter pour rompre le cercle vicieux des désavantages économiques et logistiques et renforcer les transformations structurelles.

2.3 La conférence a souligné, entre autres, que :

- a) Les efforts de planification et de développement dans les domaines de l'aviation, du tourisme, de l'immigration, du commerce et de l'infrastructure devraient être consolidés, dans la mesure du possible, tout en harmonisant les cadres réglementaires en vue d'équilibrer les avantages de ces secteurs économiques ;
- b) La coopération et la compatibilité des décisions devraient être encouragées entre les autorités des transports, les autorités du tourisme et les autres ministères chargés des portefeuilles connexes, notamment les finances, la planification économique, l'énergie, l'environnement et le commerce ;

- c) Le marché unique africain du transport aérien (SAATM) devrait être institutionnalisé au niveau de l'État en élaborant le cadre juridique et réglementaire interne nécessaire à sa pleine mise en œuvre ;
- d) Des mesures pragmatiques devraient être prises pour instaurer un climat d'investissement transparent, stable et prévisible afin de soutenir le développement d'infrastructures de qualité liées à l'aviation et au tourisme, notamment en augmentant la participation du secteur privé par l'investissement privé, la réforme des entreprises, les initiatives de financement privé, les partenariats public-privé et autres initiatives diverses ;
- e) Des solutions en matière d'ouverture des visas dans le cadre d'une réforme politique pour la libre circulation des personnes à travers l'Afrique devraient être adoptées par le biais du Programme d'identification des voyageurs (TRIP) de l'OACI et l'utilisation maximale des technologies de l'information et de la communication pour améliorer les procédures de délivrance des visas.

2.4 Avec une meilleure compréhension commune et en réponse aux impératifs commerciaux, la conférence a également souligné la nécessité pour la région de poursuivre une stratégie de gestion des destinations fondée sur une « combinaison judicieuse des produits » en établissant une bonne intégration entre le tourisme et le voyage, l'aviation et les autres secteurs des services et des produits de base.

2.5 Une *Déclaration* et un *Cadre de Plan d'action pour le développement du transport aérien et du tourisme en Afrique* ont été formellement adoptés par les ministres dans le cadre du Plan d'action de Lomé (2017-2019) de l'Union africaine (UA)<sup>3</sup> et en appui à la réalisation des Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies et de l'Agenda 2063 de l'Union africaine.

2.6 La *Déclaration ministérielle (Déclaration de Sal)* invite l'OACI, l'OMT, la CUA, la Commission de l'Union africaine, la Commission économique pour l'Afrique, la Banque africaine de développement, l'Agence de développement de l'Union africaine, les partenaires internationaux, les communautés donatrices et les institutions financières à apporter leur expertise technique, leurs ressources et leur appui pour l'application de la Déclaration de Sal, conformément à leurs mandats respectifs.

2.7 Le *Cadre de plan d'action* est un outil de mise en œuvre de la Déclaration de Sal de 2019 à 2021. Il comprend 15 activités et actions réparties en cinq composantes principales : bonne gouvernance et politiques harmonisées, connectivité aérienne et gestion des destinations, financement du développement des infrastructures et du renforcement des capacités, facilitation des voyages et renforcement des secteurs aérien et touristique. L'OACI est l'une des institutions censées collaborer avec les États africains, la Commission de l'Union africaine et la Commission de l'aviation civile africaine pour mener à bien la plupart des activités et mesures prévues par le Plan d'action.

---

<sup>3</sup> *Déclaration et le Plan d'action 2017-2019* adoptés lors de la première session ordinaire du Comité technique spécialisé (CST) de l'UA sur les transports, les infrastructures transcontinentales et interrégionales, l'énergie et le tourisme, à Lomé, Togo, le 17 mars 2017 et approuvés à la 31<sup>ème</sup> session ordinaire du Conseil exécutif de l'UA par décision EX CL/Déc. 970 (XXXI).

### 3. PRÉCONISATION

3.1 La mise en œuvre de la *Déclaration et du Cadre de plan d'action* garantira le développement durable des deux secteurs grâce à des environnements réglementaires favorables, des politiques cohérentes, une bonne gouvernance et des infrastructures de qualité à la mesure du niveau prévu de croissance du tourisme et du trafic aérien. L'appui de l'OACI, de l'OMT et d'autres organismes compétents sera nécessaire pour mener à bien les activités et prendre les mesures prévues dans le *Cadre de plan d'action*.

3.2 L'Assemblée est invitée à :

- a) demander au Conseil de fournir une expertise technique, des ressources et un soutien en collaboration avec d'autres agences compétentes pour la mise en œuvre de la Déclaration de Sal, comme stipulé dans le *Cadre de plan d'action pour le développement du transport aérien et du tourisme en Afrique* (Annexe B) ;
- b) d'exhorter le Conseil, dans l'esprit de l'initiative *No Country Left Behind* (« Aucun pays laissé de côté ») à continuer de coordonner, hiérarchiser, faciliter et mettre en œuvre des programmes et projets d'assistance pour le développement du transport aérien, en particulier dans les pays les moins avancés (PMA), les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (PEID) en Afrique, reconnaissant les besoins et caractéristiques structurelles spécifiques de ces États et l'interaction avec le tourisme et le secteur du voyage.

-----

## ANNEXE A

### Déclaration ministérielle sur le développement du transport aérien et du tourisme en Afrique

Nous, ministres des États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), représentants de la Commission de l'Union africaine (CUA), représentants des organisations internationales et régionales, ainsi que des entités du secteur privé, participant à la première Conférence ministérielle OACI/OMT sur le tourisme et le transport aérien en Afrique, tenue du 27 au 29 mars 2019 à Santa Maria, Île Sal, Cabo Verde, réunis pour a) promouvoir des solutions novatrices et durables pour encourager le développement de la connectivité aérienne et les voyages sans rupture sur le continent africain b) améliorer la compréhension commune et les réponses aux impératifs commerciaux en renforçant le dialogue entre les deux secteurs ; c) accroître la volonté politique au plus haut niveau d'intégrer les priorités des deux secteurs dans les programmes de développement nationaux, régionaux et mondiaux ; et d) chercher à traiter les questions critiques liées au rapprochement des politiques du transport aérien et du tourisme, notamment le cadre réglementaire actuel, la fiscalité, le coût des voyages et la manière de faciliter le voyage, afin de contribuer au développement touristique sur le continent africain conformément :

- a) à l'*Agenda 2063 de l'Union africaine (UA)*, et particulièrement son objectif de « promouvoir une croissance inclusive, le développement durable et l'intégration accélérée des économies africaines » ;
- b) à l'*Agenda 2030 des Nations Unies (ONU) pour le Développement Durable* et particulièrement, ses Objectifs de développement durable (ODD) 8 - Promouvoir une croissance économique soutenue, inclusive et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous et 9 - Construire des infrastructures résilientes, promouvoir une industrialisation inclusive et durable et encourager l'innovation ; et
- c) au *Cadre UA-ONU pour la mise en œuvre de l'Agenda 2063 et de l'Agenda 2030 pour le développement durable*, adopté le 27 janvier 2018 au 30<sup>e</sup> Sommet de l'UA à Addis-Abeba (Éthiopie), et qui permet de suivre une approche harmonisée et intégrée de la mise en œuvre des deux programmes afin de minimiser les doubles emplois, optimiser l'utilisation des ressources et mobiliser le soutien des acteurs nationaux et externes et des partenaires au développement ;

#### **Rappelant :**

- a) la *Déclaration conjointe OACI/OMT sur l'aviation et le tourisme : main dans la main pour la durabilité*, adoptée à Montréal (Canada) le 18 mars 2013 ; et
- b) la *Déclaration de Medellín sur le tourisme et le transport aérien pour le développement*, adoptée lors du Forum de haut niveau conjoint OMT/OACI sur le tourisme et le transport aérien pour le développement, tenu concomitamment avec la vingt et unième session de l'Assemblée générale de l'OMT à Medellín, Colombie, le 14 septembre 2015.

***Reconnaissant le cadre de l'UA relatif au transport aérien et au tourisme, notamment :***

- a) 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*, adoptée lors de la trente-sixième session ordinaire de la Conférence des chefs d'État et de gouvernement, à Lomé, Togo, le 12 juillet 2000 ;
- b) la *politique africaine de l'aviation civile (PAAC)* adoptée lors de la deuxième session de la Conférence des ministres responsables des transports de l'UA, tenue à Luanda (Angola) le 24 novembre 2011 et approuvée lors de la dix-huitième session ordinaire de la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'UA, à Addis Abeba (Éthiopie) le 30 janvier 2012 ;
- c) la *Déclaration sur le Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (Assembly/AU/Decl.2(XVIII))* adoptée à la dix-huitième session ordinaire de la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'UA, tenue à Addis-Abeba (Éthiopie) le 30 janvier 2012, qui i) a approuvé le Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA) comme cadre politique et stratégique unique pour le développement des infrastructures en Afrique et ii) invité la Commission de l'UA à définir les modalités des États membres pour contribuer au fonds spécial du nouveau mécanisme du partenariat pour le développement du continent (NEPAD) en vue de préparer le projet infrastructure ;
- d) la *Déclaration sur la stimulation du commerce intra-africain et la création de la zone continentale de libre-échange (ZLECA)* (Assembly/AU/Decl.1(XVIII)) adoptée lors de la dix-huitième session ordinaire de la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'UA, à Addis Abeba, Éthiopie, le 30 janvier 2012 et l'*Accord instituant la ZLECA* adopté à la dixième session extraordinaire de la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'UA, à Kigali, Rwanda, le 21 mars 2018 ;
- e) la *Déclaration sur la création d'un marché unique africain du transport aérien (SAATM)* (Assembly/AU/Decl.1(XXIV)) adoptée lors de la vingt-quatrième session ordinaire de la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'UA, à Addis-Abeba, Éthiopie, le 31 janvier 2015, avec le lancement officiel du SAATM le 29 janvier 2018 par *décision* (Assembly/AU/Dec.665(XXX)) lors de la trentième session ordinaire de la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'UA, à Addis-Abeba, Éthiopie, le 29 janvier 2018 ;
- f) la *Déclaration et le Plan d'action 2017-2019 sur le transport aérien, Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) et le tourisme* adoptés lors de la première session ordinaire du Comité technique spécialisé de l'UA sur les transports, les infrastructures transcontinentales et interrégionales, l'énergie et le tourisme (STC-TTIIET), à Lomé, Togo le 17 mars 2017 et approuvés à Addis Abeba le 1er juillet 2017 à la 31<sup>e</sup> session ordinaire du Conseil exécutif de l'UA par décision EX CL/Dec.970(XXXI) ; et
- g) le *Protocole au Traité instituant la Communauté économique africaine relatif à la libre circulation des personnes, au droit de séjour et au droit d'établissement*, adopté

à la trentième session ordinaire de la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'UA, à Addis-Abeba (Éthiopie), le 29 janvier 2018, qui prévoit l'adoption, la production et la délivrance du Passeport africain ;

***En gardant à l'esprit :***

- a) la *résolution 72/212 de l'Assemblée générale des Nations Unies du 29 janvier 2018* sur le renforcement des liens entre tous les modes de transport pour atteindre les objectifs du Millénaire pour le développement, qui préconise « des efforts pour promouvoir l'intégration et la coopération économiques régionales et interrégionales, notamment en améliorant la planification des infrastructures de transport et la mobilité, en améliorant la connectivité et en facilitant le commerce et les investissements » ; et
- b) la *résolution 73/245 de l'Assemblée générale des Nations unies du 17 janvier 2019* sur la promotion d'un tourisme durable, y compris l'écotourisme, pour l'éradication de la pauvreté et la protection de l'environnement, qui reconnaît que « le tourisme durable, y compris l'écotourisme, constitue un important moteur de croissance économique durable et de création d'emplois décents, peut avoir une incidence positive sur la création de revenus et l'éducation, et, par conséquent, la lutte contre la pauvreté et la faim, et peut contribuer directement à atteindre les objectifs de développement adoptés au plan international ;

***Rappelant en outre :***

- a) la *Déclaration des ministres du Tourisme du G20 (T20)* adoptée lors de la quatrième réunion du T20, à Mérida, Mexique, le 16 mai 2012, appelant à donner la priorité à la facilitation des voyages comme moyen de stimuler la croissance économique et de créer des emplois ;
- b) la *Déclaration de Luanda sur le tourisme et la connectivité du transport aérien* adoptée lors du Séminaire régional sur le tourisme et la connectivité aérienne en Afrique, tenu à Luanda (Angola) le 29 avril 2014 dans le cadre de la 56<sup>e</sup> réunion de la Commission régionale de l'OMT pour l'Afrique ;
- c) la *Déclaration de Marrakech sur le tourisme et les questions climatiques en Afrique*, adoptée lors de la réunion des ministres africains du tourisme le 10 novembre 2016, à l'occasion de la 22<sup>ème</sup> Conférence des Nations Unies sur le changement climatique (COP 22) à Marrakech, Maroc ;
- d) la *Déclaration sur le développement du fret aérien en Afrique*, adoptée lors de la première réunion de l'OACI sur le développement du fret aérien en Afrique, tenue à Lomé (Togo) le 7 août 2014, ainsi que la *Feuille de route pour la mise en œuvre de la Déclaration et du Plan d'action de Lomé* adoptés à la deuxième réunion de l'OACI sur le développement du fret aérien en Afrique, tenue le 29 juin 2017 à Addis Abeba (Éthiopie) ;

- e) la *Déclaration sur le développement durable du transport aérien en Afrique*, adoptée lors de la réunion de l'OACI sur le développement durable du transport aérien en Afrique, tenue à Antananarivo (Madagascar) le 27 mars 2015, ainsi que la *Déclaration sur la mise en œuvre de la Déclaration d'Antananarivo* adoptée lors de la deuxième réunion de l'OACI sur le développement durable du transport aérien en Afrique, tenue le 30 mars 2017 à Accra, Ghana ;
- f) la *Déclaration de Windhoek sur la sûreté et la facilitation de l'aviation en Afrique* et les objectifs adoptés à la Conférence ministérielle sur la sûreté et la facilitation de l'aviation en Afrique, tenue à Windhoek (Namibie) le 7 avril 2016 et approuvés à la trente et unième session ordinaire du Conseil exécutif de l'UA par décision EX.CL/Déc. 970 (XXXI) ;
- g) le *Document final de la Réunion spéciale sur la promotion des liaisons aériennes entre les États africains et la diaspora*, tenue à Accra (Ghana) le 30 mars 2017, et le débat de suivi qui a eu lieu lors de la Réunion de l'OACI sur le transport aérien, tenue à Georgetown (Guyana) le 23 novembre 2018 dans le cadre de la *Déclaration du Sommet mondial africain de la diaspora* ; et
- h) la *Déclaration et le Cadre d'action pour un plan d'action pour le développement de l'infrastructure de l'aviation en Afrique*, adoptés lors du troisième Forum mondial de l'aviation de l'OACI, à Abuja (Nigeria) le 22 novembre 2017 ;

**Notant :**

- a) l'*accord de coopération entre le Groupe de la Banque africaine de développement (BAD) et l'OACI*, entré en vigueur le 20 août 1984 ;
- b) l'*étude conjointe de l'OMT et de l'OACI sur les routes de services essentiels et de développement touristique (ESTDR)* publiée en 2005 ;
- c) le *protocole d'accord de coopération entre la CUA et l'OACI*, entré en vigueur le 2 avril 2008 ;
- d) le *Mémoire de coopération entre l'UA et l'OACI établissant un cadre pour une coopération renforcée* qui est entré en vigueur le 27 septembre 2010 ;
- e) le *Mémoire de coopération entre la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et l'OACI fournissant un cadre pour une coopération renforcée* qui est entré en vigueur le 27 septembre 2010 ;
- f) le *protocole d'accord entre la CUA et l'OMT* qui est entré en vigueur le 15 juillet 2014 ;
- g) les *arrangements de mise en œuvre du Fonds de développement des ressources humaines (FDRH) entre l'OACI et La CAFAC*, qui sont entrés en vigueur le 5 décembre 2014 ;

- h) le *Mémoire d'accord entre l'OMT et l'Agence de planification et de coordination du NEPAD (NPCA), devenue l'Agence de développement de l'Union africaine (AUDA)*, qui est entré en vigueur le 19 avril 2016 ;
- i) le *Mémoire d'accord entre l'OMT et la Communauté économique des États d'Afrique centrale (CEACS)* entré en vigueur le 19 avril 2017 ; et
- j) le *Mémoire d'accord entre l'OACI et la NPCA-AUDA* qui est entré en vigueur le 8 mai 2018 ;

***Reconnaissant les défis auxquels les États africains sont confrontés, entre autres, que :***

- a) bien que le marché africain de l'aviation ait le plus fort potentiel de croissance de toutes les régions du monde avec une population importante et croissante, ce potentiel n'a pas encore été pleinement traduit en une croissance forte et uniforme du trafic aérien sur le continent ;
- b) malgré les synergies, il existe des incohérences entre les politiques du tourisme et de l'aviation en raison des difficultés des États à concilier les intérêts de leur industrie du transport aérien et le développement optimal de leur industrie du tourisme et du voyage ;
- c) le développement du tourisme et du transport aérien en Afrique est entravé par des perceptions négatives et des idées fausses sur l'Afrique, qui nuisent à la capacité des États africains d'attirer les touristes et à son potentiel global en tant que région touristique, et changer ces perceptions négatives nécessite un long processus ;
- d) certains États africains, en particulier les pays les moins avancés (PMA), les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (PEID), sont trop petits ou trop éloignés pour opérer une transformation structurelle en faveur du développement économique ;
- e) l'incertitude quant à la poursuite des services aériens a un effet négatif sur les investissements intérieurs d'une industrie du tourisme et du voyage et sur les possibilités de tourisme entrant, de sorte que la perte réelle d'un service pourrait avoir un coût beaucoup plus élevé ;
- f) Il est important d'assurer un mélange équilibré de tourisme national, intrarégional et international pour que le développement du tourisme résiste aux événements négatifs, qu'ils soient dus à l'homme ou à des catastrophes naturelles ;
- g) il reste difficile pour les États africains et les acteurs de l'aviation et du tourisme d'accéder aux fonds et/ou d'assurer le financement de la modernisation et de l'expansion de leurs infrastructures ;

- h) les pénuries de main-d'œuvre qualifiée constituent un obstacle considérable à la croissance à court terme, avec un manque de professionnels adéquats dans les domaines de l'aviation, du tourisme et des voyages ; et
- i) Bien que d'importantes améliorations aient été apportées à l'assouplissement des formalités de délivrance des visas au cours de la dernière décennie, l'assouplissement des formalités de délivrance des visas doit encore être une priorité pour les pays africains en améliorant les politiques de visas pour les citoyens du continent et pour le reste du monde ;

**Déclarons ce qui suit dans le cadre de la Déclaration et du Plan d'action 2017-2019 sur le transport aérien, le PIDA et le tourisme adoptés lors de la première session ordinaire du CST-TTIET de l'UA :**

**Réaffirmons la nécessité de :**

- a) appuyer la réalisation de l'Agenda 2063 de l'UA et de l'Agenda 2030 des Nations unies pour le développement durable, en particulier ses OMD 8 et 9, conformément au Cadre de mise en œuvre UA-ONU ;
- b) intégrer et refléter les priorités des secteurs du tourisme et de l'aviation dans la planification du développement économique des États afin que le tourisme et l'aviation puissent être utilisés comme un moteur efficace du développement économique ;
- c) asseoir une bonne gouvernance, c'est-à-dire les cadres institutionnels, juridiques et réglementaires dans lesquels le transport aérien et le tourisme sont conçus, mis en œuvre et gérés ;
- d) construire une « Marque Afrique » forte dans un marché de plus en plus compétitif et un environnement commercial en constante évolution pour libérer le potentiel du tourisme naturel et culturel et générer une demande suffisante de trafic aérien ;
- e) libéraliser davantage les services de transport aérien intra-africain et intercontinental, notamment par la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro et du SAATM ;
- f) permettre l'exploration de financements innovants et de systèmes de financement pour développer des infrastructures aéronautiques et touristiques de qualité ;
- g) renforcer et assurer la disponibilité des capacités humaines dotées des compétences techniques appropriées dans les secteurs du tourisme et de l'aviation ;
- h) maximiser l'efficacité des formalités de dédouanement aux frontières tout en renforçant la sécurité de l'aviation, la sûreté et la résilience du développement du tourisme ; et

- i) accélérer l'intégration régionale et faciliter la circulation des personnes par voie aérienne et des marchandises sur le continent africain ;

**Recommandons vivement** aux États africains, en coopération et en coordination avec la CUA, les Communautés économiques régionales africaines (CER), la CAFAC, la NPCA, la BAD, le secteur privé, les partenaires internationaux et autres parties prenantes de :

- a) promouvoir la coopération et la prise de décisions compatibles entre les autorités des transports, les autorités du tourisme et les autres ministères responsables des portefeuilles connexes, notamment les finances, la planification économique, l'énergie, l'environnement et le commerce ;
- b) consolider les efforts de planification et de développement des infrastructures dans les domaines de l'aviation, du tourisme et du commerce, dans la mesure du possible, tout en harmonisant les cadres réglementaires et en équilibrant les avantages tirés de ces secteurs économiques ;
- c) poursuivre une stratégie de gestion des destinations fondée sur une « combinaison judicieuse des produits », c'est-à-dire la mise en place d'une bonne intégration entre le tourisme et les voyages, l'aviation et les autres secteurs offrant des services et des produits de base, afin de briser le cercle vicieux des désavantages économiques et logistiques et de renforcer les transformations structurelles ;
- d) institutionnaliser le SAATM au niveau de l'État en élaborant le cadre juridique et réglementaire interne nécessaire à sa pleine mise en œuvre ;
- e) aligner et intégrer les grands projets d'infrastructures aéronautiques et touristiques avec les plans et budgets de développement nationaux et/ou régionaux, le Plan d'action prioritaire (PAP) du PIDA pour 2020-2030, le programme de développement des infrastructures de l'UA, ainsi que les plateformes africaines de coopération économique et d'assistance internationale telles que la Conférence internationale de Tokyo sur le développement africain (TICAD) et le Forum sur la coopération sino-africaine (FOCAC) ;
- f) inclure et prioriser les projets de renforcement des capacités pour le commerce dans le cadre de l'initiative *MoveAfrica* lancée par la NPCA et utiliser et contribuer au FDRH ;
- g) adopter les solutions en matière d'ouverture des visas dans le cadre d'une réforme politique pour la libre circulation des personnes à travers l'Afrique, par le biais de la stratégie Programme d'Identification des Voyageurs (TRIP) de l'OACI et l'utilisation maximale des technologies de l'information et de la communication pour améliorer les procédures de délivrance des visas ; et
- h) harmoniser les lois, politiques et procédures nationales pour tenir compte de la délivrance et de l'utilisation du passeport africain ;

**Encourageons les États africains à :**

- a) prendre des mesures pragmatiques pour instaurer un climat d'investissement transparent, stable et prévisible afin de soutenir le développement d'infrastructures de qualité liées à l'aviation et au tourisme, par exemple en faisant participer de multiples parties prenantes, en diversifiant les sources de financement, en utilisant des fonds nationaux et en augmentant la participation du secteur privé, notamment par des investissements privés, des réformes commerciales, des initiatives financières privées, des partenariats public-privé et divers programmes d'incitation ;
- b) fournir les incitations, l'environnement et le soutien nécessaires au secteur privé pour sa participation effective au développement du tourisme et de l'aviation en Afrique ;
- c) assurer certains services aériens de service public, tels que la fourniture de lignes de vie pour les destinations éloignées et périphériques, et soutenir le développement de routes internationales reliant les marchés du tourisme avec les PMA, les PDSL et les PEID en utilisant le concept de « service aérien essentiel et route essentielle de développement touristique » développé par l'OACI et l'OMT ;
- d) partager et échanger des connaissances, des données d'expérience et des pratiques optimales à l'aide de données et de statistiques appropriées, y compris entre eux (coopération Sud-Sud), afin de tirer parti des expériences régionales ;
- e) démontrer et promouvoir les avantages socio-économiques du tourisme et de l'aviation, et encourager un public informé et engagé en tant que partenaire essentiel par le biais de campagnes de sensibilisation et de programmes d'éducation visant à accroître la confiance des entreprises et à obtenir l'adhésion du grand public ;
- f) élaborer une stratégie de marketing et de promotion pour soutenir le développement des produits touristiques en liaison avec les services de transport aérien, et mettre en évidence ce que l'Afrique peut apporter au monde que le reste du monde n'a pas ; et
- g) promouvoir une meilleure connectivité aérienne pour une utilisation plus efficace des ressources dans le but de contribuer à la réalisation des ODD et au-delà.

**Appelons** l'OACI, l'OMT, la CUA, les CER africaines, la CAFAC, la NPCA, la BAD, les partenaires d'assistance internationale, les communautés de donateurs, ainsi que les institutions financières, conformément à leurs mandats respectifs, à fournir leur expertise technique, leurs ressources et leur soutien pour l'exécution des actions ci-dessus ;

Nous exprimons par la présente notre sincère gratitude à notre hôte, Cabo Verde, pour sa chaleureuse hospitalité et son soutien à l'organisation de cette première Conférence ministérielle OACI/OMT sur le tourisme et le transport aérien en Afrique, ainsi que pour sa contribution à l'avancement du programme du tourisme et du transport aérien pour le développement en Afrique.

Fait et adopté à Santa Maria, Île Sal et Cabo Verde ce 29 mars 2019.

-----

## ANNEXE B

### Cadre de plan d'action pour le développement du transport aérien et du tourisme en Afrique (2019-2021)

Activités et actions Inclus dans la Déclaration	Renvois au <i>Plan d'action de Lomé</i>	Chef de file	Partenaires	Période
<b>Bonne gouvernance et politiques harmonisées</b>				
Promouvoir la coopération entre les autorités chargées des transports, les autorités touristiques et d'autres ministères ayant des responsabilités connexes, notamment les finances, la planification économique, l'énergie, l'environnement et le commerce, et la compatibilité des décisions qu'ils prennent.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transposer la PAAC (cf. Transport aérien 2.3)</li> <li>• Accroître les activités conjointes avec le secteur du tourisme (cf. Transport aérien 2.5)</li> <li>• Assurer des politiques de tourisme harmonisées (cf. Tourisme 1.2)</li> <li>• Harmoniser les politiques de tourisme et d'aviation (cf. Tourisme 1.3)</li> </ul>	États africains et Commission de l'UA	CER, CAFAC, OACI et OMT	2019-2021
Consolider les efforts de planification et de développement de l'aviation, du tourisme et des infrastructures commerciales, chaque fois que possible, tout en harmonisant les cadres réglementaires et en équilibrant les avantages de ces secteurs économiques.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transposer la PAAC (cf. Transport aérien 2.3)</li> <li>• Accroître les activités conjointes avec le secteur du tourisme (cf. Transport aérien 2.5)</li> <li>• Assurer des politiques de tourisme harmonisées (cf. Tourisme 1.2)</li> <li>• Harmoniser les politiques de tourisme et d'aviation (cf. Tourisme 1.3)</li> </ul>	États africains et Commission de l'UA	CER, La CAFAC, OACI et OMT	2019-2021
<b>Connectivité aérienne et gestion des destinations</b>				
Mener à bien une stratégie de gestion de la destination fondée sur une combinaison judicieuse de produits, passant par une bonne intégration du tourisme et des voyages, de l'aviation et d'autres secteurs de services et de produits de base, de façon à briser le cercle vicieux des contraintes économiques et logistiques et à favoriser la transformation structurelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accroître les activités conjointes avec le secteur du tourisme (cf. Transport aérien 2.5)</li> <li>• Assurer des produits touristiques compétitifs (cf. Transport aérien 2.1)</li> </ul>	États africains	Commission de l'UA, CER, CAFAD, NPCA, BAD et OMT	2019-2021
Institutionnaliser, au niveau de l'État, le marché unique du transport aérien en Afrique (SAATM), en élaborant le cadre juridique et réglementaire national nécessaire à sa mise en œuvre intégrale.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en place les principaux mécanismes institutionnels et éléments du cadre réglementaire pour la gestion du SAATM (cf. Transport aérien 1.3)</li> <li>• Instaurer le SAATM (cf. Transport aérien 1.4)</li> </ul>	États africains, Commission de l'UA, BAD et CAFAC	OACI, AFRAA et IATA	2019-2021

Activités et actions Inclus dans la Déclaration	Renvois au <i>Plan d'action de Lomé</i>	Chef de file	Partenaires	Période
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transposer la PAAC (cf. Transport aérien 2.3)</li> </ul>			
Assurer certains services aériens d'intérêt public, tels que les services essentiels pour desservir des destinations éloignées et périphériques, et apporter un appui à l'établissement de liaisons internationales mettant en relation les marchés émetteurs de tourisme avec des pays parmi les moins avancés, pays en développement sans littoral et petits États insulaires en développement, d'après le concept de « services aériens essentiels et de routes essentielles au développement du tourisme » élaboré par l'OACI et l'OMT.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accroître les activités conjointes avec le secteur du tourisme (cf. Transport aérien 2.5)</li> <li>• Harmoniser les politiques de tourisme et d'aviation (cf. Tourisme 1.3)</li> </ul>	États africains	CAFAC, OACI et OMT	2019-2021
Formuler une stratégie de marketing et de promotion à l'appui du développement de produits touristiques en même temps que de services de transport aérien et mettre en lumière la singularité africaine par rapport au reste du monde.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accroître les activités conjointes avec le secteur du tourisme (cf. Transport aérien 2.5)</li> <li>• Accroître la promotion et le marketing du tourisme (cf. Tourisme 2.2)</li> <li>• Assurer la visibilité du secteur du tourisme africain (cf. Tourisme 3.3)</li> </ul>	États africains	Commission de l'UA, CER, ACACFC, OACI et OMT	2019-2021
<b>Financement du développement de l'infrastructure et du renforcement des capacités</b>				
Assurer l'alignement et l'intégration de grands projets d'infrastructure aéronautique et touristique avec les plans et budgets de développement nationaux et/ou régionaux, le Plan d'action prioritaire (PAP) du PIDA pour la période 2020- 2030, le programme de l'UA de développement des infrastructures, de même que l'institution de plateformes africaines de coopération économique et d'aide internationale, comme la Conférence internationale de Tokyo sur le développement de l'Afrique (TICAD) et le Forum sur la coopération sino-africaine (FCSA) de l'UA, ainsi que les	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer une infrastructure aéronautique durable dans le cadre du PIDA (cf. Transport aérien 2.2)</li> <li>• Accroître les activités conjointes avec le secteur du tourisme (cf. Transport aérien 2.5)</li> <li>• Financement/investissement dans les infrastructures et les produits touristiques (cf. Tourisme 3.2)</li> <li>• Réalisation d'études de faisabilité et de plans détaillés pour les projets du PAP-PIDA (cf. PIDA 1.2)</li> <li>• Propositions de nouveaux projets régionaux d'infrastructures pour le deuxième PAP-PIDA (cf. PIDA 1.4)</li> </ul>	États africains, Commission de l'UA et BAD	CER, CAFAC, NPCA, OACI, l'OMT, les partenaires de l'aide internationale, les communautés de donateurs, ainsi que les institutions financières.	2019-2021

Activités et actions Inclus dans la Déclaration	Renvois au <i>Plan d'action de Lomé</i>	Chef de file	Partenaires	Période
plateformes africaines de coopération économique et d'assistance internationale telles que la Conférence internationale de Tokyo sur le développement africain (TICAD) et le Forum pour la coopération sino-africaine (FOCAC).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Application de la méthode intégrée du couloir pour le développement des infrastructures (cf. PIDA 1.5)</li> </ul>			
Inclure, en leur conférant un rang de priorité, des projets de renforcement des capacités dans le cadre de l'initiative MoveAfrica lancée par l'APCN, en utilisant et en alimentant le Fonds de développement des ressources humaines (HRDF).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcer le réservoir de formation (cf. Transport aérien 2.4)</li> <li>• Accroître le nombre de partenaires du développement (financiers et techniques) (cf. Transport aérien 3.1)</li> <li>• Renforcer les capacités en matière de ressources humaines en Afrique (cf. Tourisme 3.1)</li> <li>• Identification de la pénurie de compétences dans le domaine des infrastructures et application de stratégies régionales d'acquisition de compétences, pour que la main-d'œuvre africaine réponde aux besoins du secteur en termes de compétences pour participer à des projets d'infrastructures de grande envergure (cf. PIDA 3.2)</li> </ul>	États africains, CAFAC, NPCA et OACI	CUA, CER, BAD et OMT	2019-2021
Prendre des mesures pragmatiques afin de créer un climat d'investissement transparent, stable et prévisible à l'appui du développement d'une infrastructure aéronautique et touristique de qualité, par exemple en faisant appel à de multiples parties prenantes, en diversifiant les sources de financement, en ayant recours à des fonds nationaux et en augmentant la participation du secteur privé, notamment par des investissements privés, une transformation des activités, des initiatives de financement privé, des partenariats public-privé et divers programmes d'incitations.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accroître le nombre de partenaires du développement (financiers et techniques) (cf. Transport aérien 3.1)</li> <li>• Mobilisation de ressources (cf. Transport aérien 3.2)</li> <li>• Financement/investissement dans les infrastructures et les produits touristiques (cf. Tourisme 3.2)</li> <li>• Adoption de cadres juridiques et réglementaires harmonisés pour un environnement de l'investissement porteur (cf. PIDA 2.3)</li> </ul>	États africains et Commission de l'UA	BAD et NPCA	2019-2021

Activités et actions Inclus dans la Déclaration	Renvois au <i>Plan d'action de Lomé</i>	Chef de file	Partenaires	Période
Fournir les incitations, l'environnement et le soutien nécessaires au secteur privé pour sa participation effective au développement du tourisme et de l'aviation en Afrique.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accroître le nombre de partenaires du développement (financiers et techniques) (cf. Transport aérien 3.1)</li> <li>• Financement/investissement dans les infrastructures et les produits touristiques (cf. Tourisme 3.2)</li> </ul>	États africains et	BAD et NPCA	2019-2021
<b>Facilitation de voyage</b>				
Adopter les solutions d'ouverture des régimes de visa dans le cadre des réformes des politiques pour la liberté de circulation des personnes en Afrique, grâce à la stratégie du Programme d'identification des voyageurs de l'OACI (TRIP) et en utilisant au maximum les technologies de l'information et de la communication pour améliorer les procédures de délivrance de visa.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appliquer la déclaration sur la sûreté de l'aviation (cf. Transport aérien 2)</li> <li>• Assurer des politiques de tourisme harmonisées (cf. Tourisme 1.2)</li> </ul>	États africains et Commission de l'UA	CER, CAFAC, BAD, OACI et OMT	2019-2021
Harmoniser la législation, les politiques et les procédures nationales pour permettre la délivrance et l'utilisation du passeport africain.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appliquer la déclaration sur la sûreté de l'aviation (cf. Transport aérien 2)</li> <li>• Assurer des politiques de tourisme harmonisées (cf. Tourisme 1.2)</li> </ul>	États africains et Commission de l'UA	CER, CAFAC, BAD, OACI et OMT	2019-2021
<b>Renforcement des secteurs de l'aviation et du tourisme</b>				
Partager et échanger des connaissances, des expériences et des pratiques optimales à l'aide de données et de statistiques appropriées, y compris entre eux (coopération Sud-Sud) afin de profiter des expériences menées dans la région.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accroître les activités conjointes avec le secteur du tourisme (cf. Transport aérien 2.5)</li> <li>• Renforcer les capacités en matière de ressources humaines en Afrique (cf. Tourisme 3.1)</li> </ul>	États africains et Commission de l'UA	CER, CAFAC, NPCA, BAD, ICAO et OMT	2019-2021
Démontrer et promouvoir les avantages socioéconomiques du tourisme et de l'aviation, en faisant d'un public informé et mobilisé un partenaire crucial, par des campagnes de sensibilisation de la population et des programmes d'éducation afin d'accroître la confiance des entreprises et d'obtenir un plus large soutien.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accroître les activités conjointes avec le secteur du tourisme (cf. Transport aérien 2.5)</li> <li>• Encourager la reconnaissance et la participation des jeunes au tourisme (cf. Tourisme 3.2)</li> <li>• Améliorer la compilation des données sur le tourisme (cf. 3.4)</li> </ul>	États africains	CUA, CER, ACACFC, OACI et OMT	2019-2021

Activités et actions Inclus dans la Déclaration	Renvois au <i>Plan d'action de Lomé</i>	Chef de file	Partenaires	Période
Apporter une expertise technique, des ressources et un soutien aux fins de la mise en œuvre des mesures ci-dessus.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accroître le nombre de partenaires du développement (financiers et techniques) (cf. Transport aérien 3.1)</li> <li>• Mobilisation de ressources (cf. Transport aérien 3.2)</li> </ul>	Commission de l'UA, CAFAC et BAD	CER, la NPCA, OACI, OMT, les partenaires de l'aide internationale, les communautés de donateurs, ainsi que les institutions financières.	2019-2021

AFRAA : Association des compagnies aériennes africaines  
 APCN : Agence de planification et de coordination du NEPAD  
 BAD : Banque africaine de développement  
 CAFAC : Commission africaine de l'aviation civile  
 CER : Communautés économiques régionales  
 HRDF : Fonds de développement des ressources humaines  
 IATA : Association du transport aérien international  
 NEPAD : Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique  
 OACI : Organisation de l'aviation civile internationale  
 OMT : Organisation mondiale du tourisme  
 PAAC : Politique africaine de l'aviation civile  
 PIDA : Programme de développement des infrastructures en Afrique  
 SAATM : Marché unique du transport aérien en Afrique  
 UA : Union africaine