

**Projet de Déclaration et Cadre de plan d'action  
pour le développement de l'infrastructure aéronautique en Afrique**

Nous, Ministres d'États membres de l'Union africaine (UA), représentants de la Commission de l'Union africaine (CUA), de l'Agence de planification et de coordination (APCN) du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), de la Banque africaine de développement (BAD), de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) et de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), représentants d'organisations internationales et régionales, du secteur privé, de la communauté des donateurs ainsi que des institutions financières, présents au troisième Forum aéronautique mondial de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), tenu du 20 au 22 novembre 2017 à Abuja (Nigéria), sur le thème « Financer le développement de l'infrastructure aéronautique », réunis pour mettre au point un cadre de plan d'action concret pour le financement du développement d'une infrastructure aéronautique durable de qualité en Afrique,

***Tenant compte :***

- a) de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) signée à Chicago (États-Unis) le 7 décembre 1944 et entrée en vigueur le 4 avril 1947 ;
- b) du *Traité instituant la Communauté économique africaine* (Traité d'Abuja) adopté à la vingt-septième session ordinaire de l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement des États membres de l'Organisation de l'unité africaine (OUA), à Abuja (Nigéria) le 3 juin 1991, et entré en vigueur le 12 mai 1994 ;
- c) de l'*Acte constitutif de l'UA* adopté à la trente-sixième session ordinaire de l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement, à Lomé (Togo) le 11 juillet 2000, et entré en vigueur en 2001, et en particulier de ses articles 14 et 15, qui définissent le mandat et le cadre institutionnel de l'UA pour ce qui est de la coordination des politiques dans les domaines de l'énergie, des transports, des communications et du tourisme, entre autres ;
- d) de la *Constitution de la CAFAC* adoptée à Addis-Abeba (Éthiopie) le 17 janvier 1969, amendée à Dakar (Sénégal) le 16 décembre 2009 et entrée en vigueur le 11 mai 2010, la CAFAC devenant ainsi une institution spécialisée de l'OUA/UA dans le domaine de l'aviation civile le 11 mai 1978 ;
- e) de la *Déclaration sur le Programme de développement des infrastructures en Afrique* (Assembly/AU/Decl.2) adoptée à la dix-huitième session ordinaire de l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'UA, à Addis-Abeba (Éthiopie) le 30 janvier 2012, qui i) approuvait le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) comme unique cadre stratégique et sectoriel pour le développement des infrastructures en Afrique et ii) invitait la Commission à définir les modalités de contribution des États membres au Fonds spécial de la Facilité de préparation des projets d'infrastructures du NEPAD ;
- f) de la *Déclaration et du Cadre de plan d'action 2017 – 2019* adoptés à la première session ordinaire du Comité technique spécialisé de l'UA sur le transport, les infrastructures transcontinentales et interrégionales, l'énergie et le tourisme, à Lomé (Togo) le 17 mars 2017, et approuvés à la trente et unième session ordinaire du Conseil exécutif de l'UA dans la Décision EX.CL/Dec. 970 (XXXI) ;

**Rappelant :**

- 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* approuvée à la trente-sixième session ordinaire de l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement, à Lomé (Togo) le 12 juillet 2000 ;
- b) la *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* (Convention du Cap) signée au Cap (Afrique du Sud) le 16 novembre 2001 et entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2006 ;
- c) la *Résolution confiant les fonctions de l'organe d'exécution de la Décision de Yamoussoukro de 1999 à la CAFAC* adoptée à la troisième session de la Conférence de l'UA des Ministres en charge du transport aérien, à Addis-Abeba (Éthiopie) le 11 mai 2007, et approuvée à la onzième session ordinaire du Conseil exécutif de l'UA à Accra (Ghana) le 29 juin 2007 dans la Décision EX.CL/Dec. 359 (XI) ;
- d) l'*Initiative présidentielle des champions des infrastructures (PICI)* adoptée à la seizième session ordinaire de l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'UA, à Addis-Abeba (Éthiopie) le 31 janvier 2011, qui assure la direction politique nécessaire pour accélérer la mise en œuvre de projets d'infrastructures régionaux et continentaux ayant des retombées importantes pour le développement ;
- e) la *Politique africaine de l'aviation civile (PAAC)* adoptée à la deuxième session de la Conférence de l'UA des Ministres en charge des transports, à Luanda (Angola) le 24 novembre 2011, et approuvée à la dix-huitième session ordinaire de l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'UA, à Addis-Abeba (Éthiopie) le 30 janvier 2012 ;
- f) la *Déclaration sur l'intensification du commerce intra-africain et la création d'une zone continentale de libre-échange (ZCLE)* adoptée à la dix-huitième session ordinaire de l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'UA, à Addis-Abeba (Éthiopie) le 30 janvier 2012 ;
- g) la *Déclaration d'Abuja sur la sécurité de l'aviation en Afrique* et les objectifs, adoptés le 20 juillet 2012 à la Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation en Afrique, à Abuja (Nigéria), et approuvés par la vingtième session ordinaire de l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'UA, à Addis-Abeba (Éthiopie) le 28 janvier 2013 ;
- h) la *Déclaration sur la création d'un marché unique du transport aérien en Afrique* adoptée à la vingt-quatrième session ordinaire de l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'UA, à Addis-Abeba (Éthiopie) le 31 janvier 2015 comme projet phare de l'Agenda 2063 de l'UA ;
- i) la *Déclaration solennelle des États membres de l'UA sur la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro relative à la création d'un marché unique du transport aérien en Afrique d'ici 2017* adoptée à la vingt-quatrième session ordinaire de l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'UA, à Addis-Abeba (Éthiopie) le 31 janvier 2015 ;

- j) la *Déclaration de Windhoek sur la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique* et les cibles, adoptées le 7 avril 2016 à la Conférence ministérielle sur la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique, à Windhoek (Namibie), et approuvées à la trente et unième session ordinaire du Conseil exécutif de l'UA dans la Décision EX.CL/Dec. 970 (XXXI) ;
- k) l'initiative *Move Africa* lancée par l'APCN le 11 mai 2016 en marge du Forum économique mondial tenu à Kigali (Rwanda) ;
- l) le *Communiqué final* de la réunion du deuxième Groupe de travail ministériel de l'UA sur la création d'un marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA), fait à Addis-Abeba (Éthiopie) le 20 octobre 2016 ;

**Notant :**

- a) la *Déclaration sur le développement du fret aérien en Afrique* adoptée à la première Réunion de l'OACI sur le développement du fret aérien en Afrique, à Lomé (Togo) le 7 août 2014, ainsi que la *Feuille de route relative à la mise en œuvre de la Déclaration et du Plan d'action de Lomé* adoptée à la deuxième Réunion de l'OACI sur le développement du fret aérien en Afrique, à Addis-Abeba (Éthiopie) le 29 juin 2017 ;
- b) la *Déclaration sur le développement durable du transport aérien en Afrique* adoptée à la Réunion de l'OACI sur le développement durable du transport aérien en Afrique, à Antananarivo (Madagascar) le 27 mars 2015, ainsi que la *Communication relative à la mise en œuvre de la Déclaration d'Antananarivo* adoptée à la deuxième Réunion de l'OACI sur le développement durable du transport aérien en Afrique, à Accra (Ghana) le 30 mars 2017 ;
- c) le *Communiqué de clôture* du deuxième Forum aéronautique mondial de l'OACI, fait à Montréal (Canada) le 26 septembre 2016, qui encourageait les États à prendre des mesures pragmatiques afin de créer un climat d'investissement transparent, stable et prévisible à l'appui du développement de l'aviation ;

**Félicitant** l'OACI pour son rôle de direction à l'échelle mondiale et son assistance technique continue à l'Afrique dans le cadre de son initiative « *Aucun pays laissé de côté* », notamment :

- a) l'élaboration et la mise en œuvre effective du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) ;
- b) le Plan régional OACI de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) ;
- c) le Plan régional OACI de mise en œuvre complet pour la sûreté et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL) ;
- d) le Fonds pour le développement des ressources humaines (HRDF) ;

***Notant en outre :***

- a) l'*Accord de coopération entre le Groupe de la BAD et l'OACI* entré en vigueur le 20 août 1984 ;
- b) le *Protocole d'accord relatif à la coopération entre la CUA et l'OACI* entré en vigueur le 2 avril 2008 ;
- c) le *Protocole d'accord de coopération entre l'UA et l'OACI prévoyant un cadre pour une coopération renforcée* entré en vigueur le 27 septembre 2010 ;
- d) le *Protocole d'accord de coopération entre la CAFAC et l'OACI prévoyant un cadre pour une coopération renforcée* entré en vigueur le 27 septembre 2010 ;
- e) les *Modalités de mise en œuvre du Fonds de développement des ressources humaines (HRDF) entre l'OACI et la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)* entrées en vigueur le 5 décembre 2014 ;

**Déclarons ce qui suit :**

**Réaffirmons la nécessité :**

- a) d'appuyer la réalisation de l'*Agenda 2063* de l'UA et, en particulier, son but de stimuler la croissance inclusive, le développement durable et l'intégration accélérée des économies africaines ;
- b) de continuer à stimuler la croissance du trafic aérien intra-africain et intercontinental par la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro et la création du MUTAA et de la ZCLE ;
- c) d'appuyer la réalisation du *Programme de développement durable à l'horizon 2030* des Nations Unies (ONU) et, en particulier, son objectif de développement durable (ODD) 9 – Mettre en place une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable et encourager l'innovation ;
- d) d'intégrer et d'exprimer les priorités du secteur de l'aviation dans la planification du développement économique des États de manière à faire de l'aviation un moteur du développement économique ;
- e) d'incorporer dans le PIDA concernant le développement durable de l'Afrique des projets d'infrastructure aéronautique comprenant l'aéroport (terminal, pistes, voies de circulation, installations d'enregistrement, portes passagers, stationnement de voitures, installations de transbordement, installations intermodales et connexions à d'autres modes de transport), l'équipement de transport (aéronefs et installations de maintenance d'aéronefs), l'infrastructure de gestion du trafic aérien/navigation aérienne (équipement de télécommunications, installations de météorologie aéronautique, systèmes de gestion de l'information aéronautique et systèmes de navigation et de surveillance), les centres et l'équipement de formation aéronautique et les installations de contrôle frontalier [postes de contrôle frontalier automatisé (CFA)] ;

- f) de veiller à ce que le secteur de l’aviation ne soit pas ignoré dans l’agenda de l’UA pour le développement des infrastructures et qu’il y soit visible, en particulier dans les cas où les présidents se font les champions des programmes ou des projets d’infrastructure aéronautique à l’échelle régionale et continentale dans le processus PICI ;
- g) de mettre en place une gouvernance saine et cohérente pour développer une infrastructure aéronautique de qualité qui rende plus efficaces les accès et la mobilité, renforce la sécurité, la fiabilité et la résilience, améliore la performance environnementale et, en définitive, appuie la transformation en cours vers un secteur de l’aviation plus durable ;
- h) de promouvoir une coopération effective entre les autorités et des partenariats avec le secteur privé, et de faciliter la recherche de systèmes novateurs de subvention et de financement en vue du développement d’une infrastructure aéronautique de qualité ;
- i) d’accélérer l’intégration régionale et faciliter la circulation des personnes et des biens par voie aérienne par l’adoption d’un passeport africain délivré par les États membres, en tirant parti de l’évolution vers les passeports électroniques à l’échelle mondiale, du répertoire de clés publiques (RCP) et des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), et par l’abolition des exigences de visa pour tous les citoyens africains dans tous les pays d’Afrique d’ici 2018 ;

**Prions instamment** les États africains et les communautés économiques régionales (CER) africaines, en coopération et coordination avec la CUA, l’APCN, la BAD, la CEA, la CAFAC, l’AFRAA et les partenaires internationaux :

- a) de mettre sur pied des programmes et des plans d’infrastructure aéronautique à l’échelle nationale ou régionale fondés sur des analyses de rentabilité solides cadrant avec le niveau prévu de croissance du trafic et avec les plans mondiaux de l’OACI ;
- b) d’adapter et d’intégrer les programmes et les plans d’infrastructure aéronautique à l’échelle nationale ou régionale à un développement bien équilibré des modes de transport, notamment les initiatives de transport multimodal et de planification urbaine, et de les associer avec des plans et des budgets de développement à l’échelle nationale et/ou régionale ;
- c) d’inclure le secteur aéronautique dans la planification globale, le développement et la mise en œuvre des programmes et des projets d’infrastructures à l’échelle continentale, dans le cadre de l’approche intégrée du développement des infrastructures par corridors et par développement spatial en visant l’attractivité financière, l’efficacité, les retombées maximales du développement, la durabilité et l’industrialisation du continent ;
- d) de veiller à l’inclusion de projets majeurs d’infrastructure aéronautique dans le Plan d’action prioritaire (PAP) du PIDA pour la période 2020 – 2030 et à l’élaboration de plateformes africaines de coopération économique et d’aide internationale ;
- e) de promouvoir la coopération entre les autorités chargées des transports et d’autres ministères ayant des responsabilités connexes, notamment les finances, la planification économique, l’énergie, l’environnement, le commerce et le tourisme, et la compatibilité des décisions qu’ils prennent ;

- f) d'intégrer les efforts de planification et de développement des infrastructures de l'aviation, du tourisme et du commerce, dans la mesure du possible, tout en harmonisant les cadres réglementaires et en équilibrant les avantages de ces secteurs économiques ;
- g) d'établir des cibles stratégiques concernant l'infrastructure qui cadrent avec les plans mondiaux de l'OACI en réalisant des analyses des écarts entre la demande prévue et la capacité actuelle et en tenant compte des besoins nationaux et régionaux ;
- h) d'équilibrer les incertitudes à long terme en matière d'investissements dans les infrastructures avec le besoin de s'adapter aux priorités à court terme et aux contraintes financières en vue de la bonne exécution des projets ;
- i) de créer des cadres de surveillance et d'évaluation des projets fondés sur une approche guidée par des données ;
- j) de renforcer la capacité de l'infrastructure immatérielle, en particulier dans le cadre de l'initiative *Move Africa*, l'investissement dans le développement d'une infrastructure aéronautique de qualité nécessitant simultanément un renforcement des capacités humaines, les deux étant entièrement dépendants l'un de l'autre ;
- k) de déterminer et de développer les compétences requises pour la préparation des projets du PAP du PIDA liés à l'aviation par l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies de renforcement de la capacité, en tirant profit de la capacité de formation intra-africaine actuelle et de l'assistance de partenaires ;
- l) d'examiner la législation et les procédures nationales concernant les obligations dont les États doivent s'acquitter en matière de sécurité, sûreté et supervision économique et renforcer les capacités de supervision des États et la capacité des mécanismes de supervision régionaux et sous-régionaux à mettre en œuvre de manière effective les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.

**Encourageons** les États africains et les CER africaines à :

- a) prendre des mesures pragmatiques afin de créer un climat d'investissement transparent, stable et prévisible à l'appui du développement d'une infrastructure aéronautique 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 incitatifs ;
- b) faire appel activement au secteur privé et l'encourager à participer de manière effective au développement de l'aviation en Afrique en assurant les incitatifs, l'environnement et le soutien nécessaires ;
- c) créer des cadres institutionnels, juridiques et réglementaires habilitants, y compris la mise en œuvre de la PAAC et d'autres instruments de l'OACI, qui encouragent les investissements ;

- d) partager et échanger des connaissances, des expériences et des pratiques optimales concernant les données et les statistiques afin d'attirer des investissements privés tout en maximisant le rapport qualité-prix ;
- e) présenter et promouvoir les avantages socio-économiques de l'aviation par des campagnes de sensibilisation du public et des programmes d'éducation afin d'accroître la confiance des entreprises et d'obtenir le soutien du public ;
- f) favoriser une campagne de communication et faire appel au public comme partenaire essentiel pour faire ressortir les avantages de la MUTAA ;

**Invitons** l'OACI, la CUA, la BAD, l'APCN, la CEA, la CAFAC, les CER africaines, l'AFRAA, les partenaires de l'aide internationale, la communauté des donateurs ainsi que les institutions financières :

- a) à apporter une expertise technique, des ressources et du soutien pour la mise en œuvre des mesures ci-dessus ; et, en particulier ;
- b) à entreprendre une campagne de mobilisation des ressources en vue de la réalisation de l'infrastructure aéronautique en Afrique ;
- c) à établir, par des analyses des écarts appropriées, les besoins des États africains pour ce qui est de l'infrastructure aéronautique, en vue d'un ciel unique et d'un système intégré, interopérable et sans discontinuité à l'échelle du continent, en tenant compte des plans régionaux, des cibles régionales et des besoins actuels et futurs en matière de capacité dans le cadre des plans mondiaux de l'OACI ;
- d) à préparer un plan de développement de l'infrastructure aéronautique pour l'Afrique, à l'incorporer dans le plan de travail du PIDA et à coordonner sa mise en œuvre ;

**Invitons** les États africains, les CER africaines, les autres États membres de l'OACI, les partenaires de l'aide internationale, la communauté des donateurs ainsi que les institutions financières à apporter des ressources et du soutien pour la mise en œuvre du Plan AFI, du Plan AFI SECFAL et des initiatives HRDF de l'OACI ;

Par la présente, nous remercions sincèrement notre hôte, le Gouvernement fédéral du Nigéria, de sa chaleureuse hospitalité et de son soutien à l'organisation du troisième Forum aéronautique mondial de l'OACI, ainsi que de sa contribution à la promotion du programme de développement et de modernisation d'une infrastructure aéronautique de qualité en Afrique.

Faite et adoptée à Abuja (République fédérale du Nigéria) le 22 novembre 2017.