

Réunion spéciale des États membres de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
(CEDEAO)
Synthèse des discussions

Accra, Ghana, 28 mars 2017

La réunion spéciale des États membres de la Communauté économique des États de la CEDEAO (la « Réunion Spéciale ») a été convoquée le 28 mars 2017 à 0900 à Accra, Ghana, 28 March 2017, à l'occasion de la Deuxième Réunion de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) sur le développement durable du transport aérien en Afrique.

La Réunion Spéciale a été ouverte par M. Boubacar Djibo, Directeur du transport aérien, OACI. M. Abdulai Alhassan, Directeur Général adjoint, chargé des affaires financières et administratives au sein de la Ghana Civil Aviation Authority (GCAA) a prononcé une allocution de bienvenue. Un discours liminaire fut prononcé par le Dr. Paul-Antoine Marie Ganemtoré, Directeur de projet transport aérien, Commission de la CEDEAO et le Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, Président du Conseil de l'OACI, a délivré une allocution. M. Simon Allotey, Directeur Général, Ghana Civil Aviation Authority (GCAA) assura la présidence de la Réunion Spéciale.

Des présentations furent délivrées par le Dr. Paul-Antoine Marie Ganemtoré, M. Silué Sinaly, Directeur Général, ANAC Côte d'Ivoire et Mme Iyabo Sosina, Secrétaire générale de la Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC). Sous la direction du Cpt. Edward Boyo, Directeur général, Overland Airways, une table ronde d'experts a passé en revue les questions suivantes au thème principal de la Réunion Spéciale (*l'amélioration des liaisons aériennes dans la région*), et délibéré comme suit :

- Les 15 États membres de la CEDEAO, à savoir le Bénin, le Burkina Faso, le Cap Vert, la Niger, le Nigeria, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo, ont des populations et des ressources économiques importantes si bien que des capacités de transport aérien sont nécessaires pour soutenir le commerce et le tourisme, en particulier dans les pays enclavés ou insulaires. Cependant, le trafic aérien intra-africain est encore relativement faible, avec un marché de 4 à 5 millions de passagers, soit 22 pour cent du trafic total en Afrique. En outre, il existe un écart de connectivité entre l'Afrique de l'Ouest et les autres régions.
- Pour que le continent africain, y compris les États de la région de la CEDEAO, profite des avantages socio-économiques du transport aérien, les États et les parties prenantes de l'industrie devraient aborder d'urgence un certain nombre de défis, notamment :
 - Une libéralisation insuffisante de l'accès au marché empêche le transport aérien dans la région de se développer aussi complètement qu'elle le pourrait. La croissance du trafic après la pleine mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro approuvée en juillet 2000 (YD) atteindrait entre 12 et 35 pour cent par an. À cet égard, un plus grand nombre d'États devraient mettre en œuvre, d'ici la fin de 2107, le Marché unique africain des transports aériens (SAATM), conformément à l'Agenda 2063 de l'Union africaine. Les activités de la CEDEAO et de l'OACI pour mieux démontrer les effets positifs du transport aérien et sa libéralisation devraient être soutenus à un haut niveau, notamment par l'éducation et la communication, l'élaboration de publications et de bases de données, ainsi que la conduite d'activités de plaidoyer.

- Le recours excessif aux accords bilatéraux sur les services aériens, au lieu d'un accord multilatéral tel que YD, limite la croissance du transport aérien. À cet égard, la volonté politique est également requise pour que les États réduisent les obstacles artificiels à une concurrence saine.
- Des coûts de fonctionnement élevés pour les compagnies aériennes, en partie en raison du haut niveau des taxes, des redevances et des difficultés d'accès au financement pour l'acquisition d'aéronefs, entravent la capacité de celles-ci à opérer de manière durable. Les États devraient soutenir les activités visant à évaluer l'impact des prélèvements, comme l'étude conjointe de la CEDEAO et de l'Association internationale du transport aérien (IATA). Pour bénéficier d'avions efficaces à moindre coût, les compagnies aériennes devraient s'adresser aux bailleurs de fonds et aux institutions financières, en particulier pour réduire les taux d'intérêt. Les États devraient également prendre des mesures pour que la réduction des coûts bénéficiant aux compagnies aériennes bénéficie également aux consommateurs. Les États doivent se conformer à la *politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632) et à la *politique de l'OACI sur les redevances d'aéroports et de services de navigation aérienne* (Doc 9082).
- Le manque de coopération commerciale entre les compagnies aériennes a une incidence sur leur viabilité. Des analyses d'écart devraient être effectuées sur la fréquence et la capacité, et les réseaux d'itinéraires des opérateurs doivent être synchronisés et plus cohérents. Le projet de la CEDEAO pour la création d'une compagnie aérienne régionale devrait être soutenu. Les États devraient s'abstenir d'adopter des politiques protectionnistes qui maintiendraient artificiellement les opérateurs en existence quelles que soient leurs performances.
- Une infrastructure insuffisante des aéroports et des services de navigation aérienne entrave le développement du transport aérien en empêchant le système aéronautique de répondre à la demande croissante d'aviation. Les efforts de l'OACI, y compris par l'intermédiaire de son Bureau de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (WACAF), devraient être poursuivis, en particulier dans le cadre du Plan africain de mise en œuvre intégrée (AFI) et du AFI-CIS. La CAFAC et la CEDEAO doivent continuer à coopérer pour soutenir le transport aérien et veiller à ce que la CAFAC exerce son mandat. La CEDEAO devrait prendre l'initiative sur la signature du Mémorandum de coopération avec la CAFAC.
- Le manque de personnel aéronautique qualifié, notamment dans le domaine de l'entretien des aéronefs, constitue un autre obstacle à la croissance du transport aérien. La coopération devrait être renforcée entre les États pour les capacités de formation en maintenance des aéronefs.
- Conformément aux mesures définies par la sixième réunion des directeurs généraux de l'aviation civile de la région Afrique-Océan Indien de l'OACI (AFI DGAC / 6), tous les États devraient mettre en œuvre le SAATM. Tous les États africains devraient appliquer la Déclaration de Lomé sur le développement du fret aérien en Afrique (7 août 2014), ainsi que la Déclaration d'Antananarivo sur le développement durable du transport aérien en Afrique (27 mars 2015). Aux fins du suivi de la mise en œuvre et du partage des expériences, les États devraient soumettre des informations au Système de plans d'action du transport aérien d'État de l'OACI (SATAPS).

- La Réunion Spéciale a entendu et accepté les propositions suivantes pour la marche à suivre :
 - Renforcer la structure du transport aérien et le personnel de la Commission de la CEDEAO.
 - Renforcer la représentation de la CEDEAO à l'OACI.
 - Créer un groupe de haut niveau pour soutenir les travaux du Comité directeur de la Commission de la CEDEAO, présidé par le Dr. Silué Sinaly. Le groupe sera composé de: M. Simon Allotey; M. Ousmane Issoufou Oubandawaki, Ministre Conseiller à la Présidence de la République du Niger, ancien Directeur général de l'ASECNA; M. Christian Folly-Kossi, président et chef de la direction, Services consultatifs et conseils internationaux (ICAS), conseiller auprès de plusieurs chefs d'État africains; et Cpt. Edward Boyo.

L'OACI s'est engagée à soutenir les États membres de la CEDEAO dans le développement du transport aérien, en particulier dans le cadre de l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB).

La Réunion Spéciale fut clôturée à 1230.

Simon Allotey

Président de la Réunion Spéciale