

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

---

P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5525849 Fax: (251-11) 5525855  
Website: [www.africa-union.org](http://www.africa-union.org)

---

SC6380

**CONSEIL EXECUTIF**  
**Vingtième session ordinaire**  
**23 – 27 janvier 2012**  
**Addis-Abeba (Ethiopie)**

**EX.CL/699 (XX)**  
Original: Anglais

**RAPPORT DE LA DEUXIEME SESSION ORDINAIRE DE LA  
CONFERENCE DES MINISTRES DU TRANSPORT  
DE L'UNION AFRICAINE,  
21-25 NOVEMBRE 2011, LUANDA (ANGOLA)**

## INTRODUCTION

1. La deuxième session de la Conférence des Ministres des transports de l'Union africaine (CAMT) s'est tenue les 24 et 25 novembre 2011 à Luanda (République d'Angola) et avait pour thème : « **Consolider le secteur du transport pour stimuler l'intégration économique de l'Afrique** ». La Conférence a été précédée par une réunion préparatoire des experts, du 21 au 23 novembre 2011.

2. Ont participé à cette Conférence, les Ministres des transports et les experts de trente-six (36) Etats membres de l'Union africaine et des représentants des Communautés économiques régionales (CER), des institutions spécialisées et des organisations partenaires.

3. Un nouveau Bureau de la Conférence des Ministres des transports de l'Union africaine a été élu pour un mandat de deux ans (2011-2013) en remplacement du Bureau qui avait été élu pour la période de 2008 à 2011. Le nouveau Bureau a dirigé les travaux de la deuxième session de la Conférence des Ministres des transports à Luanda et est composé comme suit :

|                                  |                             |
|----------------------------------|-----------------------------|
| Président:                       | Angola (Afrique australe)   |
| 1 <sup>er</sup> Vice-président:  | Tanzanie (Afrique de l'Est) |
| 2 <sup>ème</sup> Vice-président: | Ghana (Afrique de l'Ouest)  |
| 3 <sup>ème</sup> Vice-président: | Cameroun (Afrique centrale) |
| Rapporteur:                      | Egypte (Afrique du Nord)    |

## QUESTIONS A L'ORDRE DU JOUR

4. Les Ministres ont examiné différentes questions et défis auxquels est confronté le secteur des transports en Afrique et ont pris des décisions y afférentes. Les principaux points à l'ordre du jour de la conférence étaient les suivants :

1. examen du volet relatif au secteur du transport du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) et l'Architecture Institutionnelle de développement des infrastructures en Afrique (IAIDA) pour sa mise en œuvre;
2. évaluation de la mise en œuvre et mise à jour des Plans d'action de l'Union africaine relatifs au transport aérien, routier, ferroviaire et maritime; et
3. examen et adoption des politiques et cadres stratégiques suivants :
  - i. politique africaine commune de l'aviation civile (AFCAP);
  - ii. plan d'action africain pour la décennie de la sécurité routière 2011-2020 ; et
  - iii. accord intergouvernemental sur les normes routières des autoroutes transafricaines.

## RESULTATS

5. A l'issue de leurs délibérations, les Ministres ont décidés de:
- d'adopter la Déclaration de Luanda sur le développement du secteur du transport en Afrique ;
  - d'adopter les Plans d'action actualisés pour le transport aérien, maritime, ferroviaire et routier ;
  - d'adopter la Politique africaine commune de l'aviation civile (AFCAP) ;
  - d'adopter le Plan d'action africain pour la décennie de la sécurité routière 2011-2020 ;
  - d'entériner la feuille de route pour la finalisation de l'accord intergouvernemental sur les normes routières des autoroutes transafricaines ; et
  - d'entériner le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) et l'Architecture institutionnelle de développement des infrastructures en Afrique (IAIDA) permettant de le mettre en œuvre en tant que programme unique d'infrastructures pour assurer l'intégration régionale et continentale africaine.
6. Le Conseil exécutif est invité à prendre note et adopter le Rapport de la deuxième session de la Conférence des Ministres des transports de l'Union africaine et à approuver les résultats tels que adoptés par la Conférence des Ministres du secteur.

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

---

P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5525849 Fax: (251-11) 5525855  
Website: [www.africa-union.org](http://www.africa-union.org)

---

**DEUXIEME SESSION DE LA CONFERENCE  
DES MINISTRES AFRICAINS DES  
TRANSPORTS (CAMT)  
21 – 25 NOVEMBRE 2011  
LUANDA (ANGOLA)**

**AU/TPT/MIN/Rpt (II)**

**RAPPORT DE LA REUNION DES MINISTRES**

## RAPPORT DE LA REUNION DES MINISTRES

### I. INTRODUCTION

1. La deuxième session de la Conférence des Ministres africains des Transports (CAMT) s'est tenue les 24 et 25 novembre 2011 au Talatona Convention Centre à Luanda en Angola, sous le thème "*Consolidation du secteur des transports pour stimuler l'intégration économique en Afrique*". La session a été précédée d'une réunion préparatoire des experts tenue du 21 au 23 novembre 2011, au même endroit.

### II. PARTICIPATION

2. Ont participé à la réunion les Etats membres suivants: Afrique du Sud, Algérie, Angola, Botswana, Burkina Faso, Cameroun, République centrafricaine, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egypte, Ethiopie, Gabon, Ghana, Guinée, Guinée Equatoriale, Guinée Bissau, Lesotho, Mali, Mauritanie, Maurice, Mozambique, Namibie, Nigeria, Ouganda, Rwanda, République Arabe Saharaouie Démocratique, Sénégal, Sierra Léone, Soudan du Sud, Tanzanie, Tchad, Tunisie, Zambie, et Zimbabwe.

3. L'Inde a assisté à la réunion en qualité d'observateur invité par la Commission de l'Union africaine, dans le cadre de la Coopération indo-africaine.

4. Ont également participé à la réunion les Communautés économiques régionales (CER) ci-après: La Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC), la Communauté pour le développement de l'Afrique australe (SADC) et l'Union économique monétaire ouest-africaine (UEMOA).

5. Les organisations continentales et internationales suivantes ont également participé à la réunion: l'Agence de planification et de coordination du NEPAD (NPCA), la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), le Bureau du Haut représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits Etats insulaires en développement (**UNOHRLLS**), **l'Organisation maritime de l'Afrique centrale et de l'Ouest (MOWCA)**, **la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)**, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Union des conseils africains des chargeurs (UCCA), la Confédération des Conseils nationaux des entreprises (CCNE) et l'Union européenne (UE).

6. La liste des participants est jointe en annexe au présent rapport.

### III. CEREMONIE D'OUVERTURE

7. A l'ouverture de la réunion, les personnalités suivantes ont prononcé des discours:

**Allocution de M. Roberto Kobeh GONZALEZ, Président de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)**

8. Le Président de l'OACI a exprimé sa gratitude pour avoir été invité à la Conférence ministérielle de haut niveau sur l'avenir des transports dans le continent. Il a ensuite souligné l'importance et le fort potentiel de développement du transport aérien dans le système des transports du continent. Il a également évoqué les problèmes auxquels fait face l'industrie aéronautique en Afrique, en mettant l'accent sur la situation sécuritaire qui demeure préoccupante sur le continent.

9. M. Gonzalez a exprimé l'engagement de l'OACI à aider les Etats africains à améliorer la sécurité dans le cadre des différents programmes et activités mis en place pour corriger les lacunes, dans le domaine de la sécurité identifiées, par les audits effectués par l'OACI. Il a également indiqué la disponibilité des directeurs régionaux de l'OACI chargés de travailler avec les Etats de leurs régions respectives à tout mettre en œuvre pour que des solutions sur mesure soient mises en œuvre pour renforcer la sécurité de l'aviation dans chaque pays.

10. Le Président de l'OACI a également indiqué la disponibilité de son organisation à aider les Etats africains à améliorer la sécurité de l'aviation par la mise en œuvre de la Déclaration ministérielle sur l'aviation civile, adoptée en 2010 à Abuja (Nigeria), et la protection de l'environnement à travers la Résolution A37- 19 de l'Assemblée générale de l'OACI sur le changement climatique.

**Allocution du Dr Elham M.A. IBRAHIM, Commissaire de l'Union africaine en charge des Infrastructures et de l'Energie**

11. Le Dr Elham M.A. IBRAHIM, Commissaire de l'Union africaine en charge des Infrastructures et de l'Energie, a souhaité la bienvenue aux Ministres et aux autres participants à la deuxième session de la Conférence des Ministres des Transports (CAMT). Elle a exprimé la profonde gratitude de la Commission de l'Union africaine au Gouvernement de la République d'Angola pour avoir accepté d'accueillir cette importante conférence continentale. Elle a également exprimé ses remerciements aux Ministres et à toutes les délégations pour avoir accepté l'invitation à la Conférence. Elle a ensuite rappelé le contexte et les objectifs de la Conférence.

12. La Commissaire a brièvement rappelé l'historique de l'institutionnalisation de la Conférence comme réunion statutaire de l'Union africaine, en juillet 2008. Elle a également rappelé les différentes conférences ministérielles organisées par la Commission de l'Union africaine sur le secteur des transports en Afrique depuis 2005, lesquelles ont adopté des déclarations et des résolutions sur des questions clés relatives aux quatre modes de transport, à savoir les transports aérien, maritime, routier et ferroviaire. Par la suite, des plans d'action complets définissant l'Agenda prioritaire du secteur des transports en Afrique ont été formulés.

13. La Commissaire a rappelé que les principaux objectifs de la Conférence étaient de procéder à l'évaluation de la mise en œuvre des plans d'action de chaque mode de transport, de faire des recommandations pour l'accélération du processus de mise en œuvre de ces plans et de proposer les amendements nécessaires au regard de la situation actuelle. La Conférence devrait également examiner et recommander, pour adoption, certains éléments importants, en particulier le

composant transport du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA), la Politique africaine de l'aviation civile (AFCAP) et le Plan d'action africain de la décennie de la sécurité routière.

14. Pour terminer, la Commissaire a remercié le Bureau sortant de la Conférence présidé par S.E. Amar TOU, Ministre des Transports de la République algérienne démocratique et populaire pour son soutien et ses conseils à la Commission de l'Union africaine, qui ont permis de faire avancer l'Agenda des transports de l'Afrique.

**Allocution de S.E. Amar TOU, Président sortant de la Conférence des Ministres africains des Transports, Ministre des Transports de la République algérienne démocratique et populaire**

15. S.E. Amar TOU, Ministre des Transports de la République algérienne démocratique et populaire, Président sortant de la Conférence des Ministres africains des Transports a d'abord exprimé sa gratitude au peuple et au Gouvernement de la République d'Angola pour l'excellente organisation de la Conférence et pour la chaleureuse hospitalité réservée à sa délégation ainsi qu'aux autres délégations.

16. Le Ministre a rappelé les années qui se sont écoulées depuis la première session tenue en avril 2008 à Alger et les progrès globaux impressionnants réalisés dans la mise en œuvre des plans d'action des transports aérien, maritime, routier et ferroviaire. Cependant, il a souligné les immenses défis qui se posent au secteur, en particulier la mobilisation des importantes ressources nécessaires pour le développement des infrastructures et des services de transport, et pour la facilitation de l'intégration régionale à travers l'harmonisation des lois, des réglementations et des normes nationales régissant les différents modes de transport.

17. S.E. TOU a exprimé l'espoir que la mise en œuvre efficace du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PDIA) éliminera la plupart des défis qui se posent au secteur. Enfin, il a exprimé sa gratitude aux Etats membres et à la Commission de l'Union africaine pour l'appui qu'ils ont apporté au Bureau.

**Discours d'ouverture du Ministre des Transports de l'Angola, S.E. le Dr Augusto da Silva TOMÁS**

18. S.E. Augusto da Silva Tomas a d'abord souhaité la bienvenue à tous les délégués à la deuxième session de la Conférence des Ministres africains des Transports. Il a ensuite donné un bref aperçu de l'état de développement du réseau des transports en Angola et des perspectives de développement. Il a souligné l'impérieuse nécessité de l'intégration régionale et continentale dans l'intérêt des populations africaines.

19. Il a indiqué que les initiatives des CER telles que la SADC devraient être harmonisées afin de doter le continent d'un cadre opérationnel qui permette d'atteindre des résultats concrets. Il a rappelé que l'intégration régionale est d'une importance capitale pour les économies africaines, en cette période où le monde fait face à une crise économique sans précédent.

20. A cet égard, le Ministre a qualifié le développement des infrastructures et des systèmes de transport en Afrique de catalyseur de l'intégration. Sans réseaux de transport, il ne peut y avoir de communications, de mobilité ni d'échanges commerciaux. Et alors, l'intégration ne sera qu'un vain mot.

21. Le Ministre a donc souligné la nécessité d'intégrer les réseaux de transport sur le continent dans un système multimodal afin de rendre les transports accessibles, grâce à l'amélioration de la connectivité et partant à la réduction des coûts des biens et des produits.

22. Sur ce, le Ministre a déclaré ouverte la Conférence ministérielle.

#### **IV. QUESTIONS DE PROCEDURE**

##### **1. Présentation du rapport du Bureau sortant**

23. Le Bureau sortant de la Conférence des Ministres africains des Transports a présenté le rapport sur les activités menées sous son mandat depuis son élection en avril 2008. Le Bureau a tenu deux réunions pour examiner la situation du secteur des transports sur le continent. La première réunion a eu lieu à Alger (Algérie) les 12 et 13 janvier 2009, et la deuxième a eu lieu pour préparer la deuxième Conférence des Ministres africains du Transport maritime qui s'est tenue à Durban (Afrique de Sud) en octobre 2009.

24. Cette deuxième Conférence des Ministres africains du Transport maritime a été une étape importante de l'exécution du mandat du Bureau, avec l'adoption de la Charte africaine des transports maritimes.

25. Le Bureau était composé comme suit:

|                                 |                             |
|---------------------------------|-----------------------------|
| Président:                      | Algérie (Afrique du Nord)   |
| 1 <sup>er</sup> Vice-président: | Zimbabwe (Afrique australe) |
| 2 <sup>e</sup> Vice-président:  | Ethiopie (Afrique de l'Est) |
| 3 <sup>e</sup> Vice-président:  | Mali (Afrique de l'Ouest)   |
| Rapporteur:                     | Gabon (Afrique centrale)    |

26. Le Bureau n'a pas pu se réunir aussi régulièrement que le prévoit le Règlement intérieur de la Conférence des Ministres africains des Transports mais il faut noter que les activités du Bureau ont été facilitées par le Département des Infrastructures et de l'Energie, et que le secteur des transports a enregistré d'importants résultats. Au cours de cette période, les dirigeants africains ont reconnu et souligné le rôle déterminant que les transports, entre autres secteurs des infrastructures, jouent dans le développement socioéconomique de l'Afrique.

27. A cet égard, il convient de rappeler que les Chefs d'Etat et de gouvernement avaient décidé de consacrer leur Sommet de janvier 2009 au développement des infrastructures de transport et d'énergie. A cette fin, ils ont adopté une Déclaration demandant la Commission de l'Union africaine à mettre en place les stratégies et les mécanismes nécessaires pour faciliter la mise en œuvre de projets d'infrastructures énergétiques et de transport prioritaires, aux niveaux régional et continental. En



outre, l'élaboration du Programme continental unique pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA) a été lancée et achevée au cours de la même période.

28. Depuis lors, un certain nombre d'activités clés ont été menées dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'action 2008 – 2012, en particulier les importantes activités suivantes:

#### Transport aérien:

29. Le transport aérien a enregistré d'importants progrès, en particulier dans les domaines suivants:

- opérationnalisation de l'Agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation des marchés du transport aérien en Afrique;
- finalisation de l'évaluation continentale de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro ;
- élaboration des projets de Règles de concurrence et du Mécanisme de règlement des différends pour un marché aérien unique ;
- élaboration de la Politique africaine de l'aviation civile (AFCAP) ;
- amélioration de la coopération avec les parties tierces dans le cadre du partenariat de l'UA.

#### Transport ferroviaire

30. Peu de progrès ont été enregistrés dans la mise en œuvre des activités ferroviaires ci-après:

- l'harmonisation des systèmes de formation du personnel des réseaux ferroviaires africains;
- le Fonds africain de développement du transport ferroviaire; et
- la privatisation du chemin de fer en Afrique ; élaboration d'un manuel et/ou de directives africaines.

#### Transport routier:

31. D'importants progrès ont été réalisés dans ce secteur en collaboration avec la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) à travers la mise en œuvre des activités suivantes:

- la mise à jour des conventions, des traités et des accords internationaux sur les transports;
- l'étude des normes routières pour les Autoroutes transafricaines et l'Accord intergouvernemental y relatif;
- l'évaluation de la sécurité routière en Afrique, dans le cadre de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2011-2020.

Développement des corridors de transport :

32. Le résultat le plus significatif obtenu pendant cette période a été la mise en œuvre d'actions préparatoires pour la réalisation de projets concrets visant à achever les tronçons manquants des corridors routiers/ferroviaires transafricains. A cet égard, des études de préfaisabilité et de faisabilité ont été réalisées sur certains corridors de transport transafricains, en particulier :

- l'étude sur le chemin de fer Cotonou-Niamey-Ouagadougou-Abidjan, avec une bretelle d'Asango au Mali;
- l'étude sur la construction du pont sur le fleuve Gambie;
- l'étude de faisabilité sur la section ouest de l'autoroute transafricaine n° 9, l'autoroute Beira-Lobito;
- l'étude de faisabilité sur certaines sections du pont Brazzaville-Kinshasa, et les options stratégiques des ports de Banana et de Pointe-Noire en Afrique centrale;
- l'étude de préfaisabilité des chaînons manquants du corridor de transport Dakar-N'djamena-Djibouti ; et
- l'étude de préfaisabilité des tronçons manquants du corridor de transport Djibouti-Libreville.

33. Le Bureau de la Conférence des Ministres africains des Transports a exprimé sa gratitude à tous les Etats membres de l'Union pour leur appui, et à la Commission de l'Union africaine pour son soutien permanent. Le Bureau a exprimé sa profonde gratitude au Gouvernement de la République d'Angola pour son hospitalité et pour avoir accepté d'accueillir la Conférence, apportant ainsi une nouvelle dynamique à l'important travail de la Conférence.

## **2. Election du Bureau**

34. Le Bureau de la Conférence élu pour la période 2011 – 2013 est le suivant:

- Président : Angola (Afrique australe)
- 1<sup>er</sup> Vice-président : Tanzanie (Afrique de l'Est)
- 2<sup>e</sup> Vice-président : Ghana (Afrique de l'Ouest)
- 3<sup>e</sup> Vice-président : Cameroun (Afrique centrale)
- Rapporteur : Egypte (Afrique du Nord)

## **3. Adoption de l'ordre du jour**

35. La conférence a adopté l'ordre du jour suivant:

### **I) CEREMONIE D'OUVERTURE**

### **II) QUESTIONS DE PROCEDURE**

- *Présentation du rapport du Bureau sortant*
- *Election du Bureau*

- *Adoption de l'ordre du jour et du programme de travail*

### III) SEANCES DE TRAVAIL

1. *Examen du rapport de la réunion des experts,*
2. *Examen et adoption de la Déclaration ministérielle et du Plan d'action,*
3. *Questions diverses,*
4. *Examen et adoption du rapport de la Conférence ministérielle,*
5. *Communiqué final,*
6. *Motion de remerciements.*

### IV) CLÔTURE DE LA CONFERENCE

## V. SEANCES DE TRAVAIL

### SEANCE 1: EXAMEN DU RAPPORT DE LA REUNION DES EXPERTS

36. Le rapport de la réunion des experts a été présenté dans le détail aux Ministres par le rapporteur de la réunion des experts. Les Ministres ont ensuite examiné chaque point du rapport avant de formuler les observations et les décisions suivantes:

#### A. LE PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES EN AFRIQUE ET SON MECANISME DE MISE EN ŒUVRE

37. Les Ministres ont examiné le document conjoint présenté par la Commission de l'Union africaine et l'Agence de Planification et de Coordination du NEPAD (NPCA) sur le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA) et son Architecture institutionnelle pour la mise en œuvre et concentré leur attention sur la mise en œuvre. Ils ont souligné que tout devait être mis en œuvre pour que le PIDA ne soit pas un projet dormant comme les programmes d'infrastructures continentaux précédents.

38. A cet égard, les Ministres ont reçu l'assurance que les mesures appropriées ont été mises en place pour la réalisation du PIDA en trois phases : Programme d'Action Prioritaire (PAP) à court-terme (2012-2020) ; PAP à moyen (2020-2030) et PAP à long terme (2030-2040). Le PAP PIDA comprend 51 projets et est estimé à plus de soixante (60) milliards de dollars US à mobiliser auprès des secteurs public et privé, et dont le tiers est affecté au secteur des transports qui contient 24 projets. La mise en œuvre du PIDA est adossée sur une architecture institutionnelle qui renforcera le rôle des différentes parties prenantes : Etats Membres, CER, NPCA, BAD et CUA.

39. Les Ministres ont souligné la nécessité d'assurer une mise en œuvre équilibrée et intégrée de toutes les composantes du PIDA, à savoir le transport, l'énergie, les TIC et les eaux transfrontalières afin de renforcer la synergie dans le développement des infrastructures sur le continent. Ils ont pris note du fait que le choix des corridors et des projets à inclure dans le PAP du PIDA feront l'objet d'une concertation permanente compte tenu de son caractère dynamique. Enfin, les Ministres ont décidé d'adopter le PIDA et de demander à la Commission de l'Union africaine de le présenter au prochain Sommet de l'Union africaine en janvier 2012.

**B. MISE EN ŒUVRE DES PLANS D'ACTION DES SOUS-SECTEURS DES TRANSPORTS**

**i. Transport aérien**

40. Les Ministres ont pris note des diverses questions examinées par la réunion des experts en ce qui concerne la mise en œuvre du Plan d'action du transport aérien et ont pris les décisions suivantes concernant chaque domaine spécifique:

**Mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation des marchés du transport aérien en Afrique**

41. Les Ministres ont pris note des efforts déployés par la Commission de l'Union africaine et la Commission de l'aviation civile (AFCAC) pour l'opérationnalisation de l'Agence d'exécution. Ils ont été informés que l'opérationnalisation de l'Agence d'exécution a été retardée en raison de la nécessité d'examiner et de réaligner la Constitution de la CAFAC. Cet exercice a été achevé l'année dernière. Les Ministres ont ensuite pris les décisions suivantes:

- l'opérationnalisation complète de l'agence d'exécution doit être assurée, conformément à la date limite fixée dans le Plan d'action adopté ;
- la CAFAC doit achever l'étude sur les règles de concurrence et le mécanisme de règlement des différends pour la libéralisation des marchés du transport aérien dont elle a reçu le projet de la Commission de l'Union africaine et doit achever tous les processus permettant sa validation et son adoption par l'Union africaine. A cette fin, la CAFAC doit créer un groupe de travail chargé de la finalisation de ces documents et de l'élaboration de mesures de protection des droits des consommateurs ;
- la CAFAC doit s'assurer que les recommandations faites par l'atelier continental de validation de l'Etude d'évaluation continentale de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro, tenu au début de novembre 2011, sont prises en compte avant la mise en œuvre des conclusions du rapport par les États membres ;
- les États doivent adhérer à la politique de l'OACI sur les taxes, les redevances et les droits telle qu'adoptée par la première Conférence des Ministres de l'Union africaine en charge des Transports aériens, tenue à Sun City (Afrique du Sud), en mai 2005, afin d'éviter la prolifération des taxes et redevances aéronautiques sur le continent, qui contribuent à la mauvaise performance financière des compagnies aériennes et partant, ont un impact négatif sur la mise en œuvre effective de la Déclaration de Yamoussoukro;
- pour permettre une mise en œuvre adéquate du PIDA aux niveaux régional et continental, les Etats membres doivent mettre en place un Plan directeur national de l'aviation civile ;

- les Etats membres doivent demander l'expertise et l'assistance technique dans le cadre du Programme de coopération de l'OACI pour entreprendre les études nécessaires sur le développement des aéroports et des facilités de la navigation aérienne et le renforcement des capacités.

## **POLITIQUE AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE (AFCAP)**

42. Les Ministres ont noté que la Politique africaine de l'aviation civile vise à promouvoir une approche harmonisée de la gestion des différents aspects de l'aviation civile, y compris, entre autres, la sécurité et la protection de l'environnement. Les Ministres ont adopté l'AFCAP et ont pris les décisions suivantes :

- la Commission doit soumettre l'AFCAP à l'approbation par la prochaine Conférence des Chefs d'Etat et de gouvernement ;
- les Etats membres et les CER doivent tenir compte des dispositions de l'AFCAP dans la révision et l'harmonisation des politiques nationales et régionales de l'aviation;
- la CAFAC doit coordonner la formulation de l'Annexe 3 sur le calendrier de réalisation des objectifs de la politique ;
- la Commission de l'UA doit présenter le rapport intérimaire sur la mise en œuvre de l'AFCAP à la prochaine session de la Conférence des Ministres.

## **Sécurité et Sûreté de l'aviation civile et Protection de l'environnement en Afrique**

### Sécurité aérienne:

43. Les Ministres ont reconnu la nécessité de renforcer la sécurité de l'aviation sur le continent ainsi que les efforts qui sont faits par les Etats africains à cette fin. Ils ont ensuite fait les recommandations suivantes

- encourager les Etats à solliciter l'assistance de l'OACI et de la CAFAC au titre des efforts qu'ils déploient pour combler les carences en matière de sécurité ;
- encourager les Etats qui ne l'ont pas encore fait à signer l'Accord AFI-CIS avec la CAFAC ;
- encourager les Etats qui ont fait des progrès dans la mise en œuvre du Plan d'action à demander une mission de validation par l'OACI ;
- encourager les Etats à appuyer les Plans d'action de l'OACI, à accorder l'attention voulue à la sécurité de l'aviation dans leur plan de développement national et de leur programme indicatif de développement ; et prendre note de la réunion de haut niveau prévue au Siège de l'OACI au cours du 3<sup>e</sup> trimestre de 2013 ;

- organiser une conférence régionale sur la sécurité de l'aviation en 2012 et dont la logistique sera assurée par la CAFAC.

44. A ce stade, le Ministre de l'Aviation de la République fédérale du Nigeria a informé la réunion de l'offre de son pays d'abriter en 2012 une Conférence ministérielle spéciale sur la Sécurité de l'aviation en Afrique. La réunion a exprimé sa gratitude au Nigeria pour cette offre.

#### Sûreté de l'aviation(AVSEC)

45. Les Ministres ont pris note des efforts faits par la CAFAC pour exécuter des activités en matière de sûreté aérienne et ont décidé ce qui suit :

- un Groupe régional sur la sûreté de l'aviation doit être mis en place en tant que mécanisme de coordination de la mise en œuvre de la Déclaration et de la Feuille de route d'Abuja ainsi que de la Déclaration de l'OACI et de la Stratégie de l'OACI sur la sûreté de l'aviation ; et
- l'Unité de l'AVSEC pour la recherche sur la lutte antiterroriste doit être logée au Centre africain d'étude et de recherche sur le terrorisme (CAERT).

#### Protection de l'environnement

46. Les Ministres ont pris note de la décision unilatérale de l'UE relative au régime d'échange de droits d'émissions de gaz à effets de serre (ETS) et de son impact négatif sur les compagnies aériennes africaines. A cet égard, ils ont décidé que les Etats africains doivent soutenir et mettre en œuvre la Déclaration adoptée par le Conseil de l'OACI le 2 novembre 2011. Les Ministres ont également félicité les CER qui ont déjà pris des mesures pour la protection de l'environnement.

#### **Politique extérieure du transport aérien**

47. Les Ministres ont pris note des préoccupations exprimées, en particulier les questions liées aux relations Afrique-Union européenne dans le domaine de l'aviation. A cet égard, ils ont pris les décisions suivantes :

- la Commission de l'Union africaine doit finaliser dès que possible le processus de négociation de la Déclaration conjointe UA-UE sur la coopération dans l'aviation et la soumettre, pour signature ; et
- la Commission de l'Union africaine, la Commission européenne et les Etats africains doivent mettre en place un mécanisme permanent de consultation sur l'interdiction des compagnies aériennes dans l'espace aérien européen.

#### **Ratification des instruments internationaux du droit aérien y compris la Constitution de la CAFAC**

48. Les Ministres ont exprimé leur préoccupation devant le faible niveau de mise en œuvre des instruments internationaux du droit aérien par un certain nombre d'Etats africains. Ils ont également exprimé leur préoccupation devant le fait que la

Constitution de la CAFAC n'est pas entrée en vigueur du fait qu'elle n'a pas recueilli le nombre minimal requis d'instruments de ratification. A cet égard, les Ministres ont pris les décisions suivantes:

- Les Etats concernés doivent accélérer le processus de ratification des instruments du droit aérien jugés nécessaires; et
- Les Etats africains doivent accélérer le processus de ratification de la Constitution de l'AFAC.

### **Renforcement des capacités**

49. Les Ministres ont reconnu que l'effectif de professionnels qualifiés dans le domaine de l'aviation dans le continent est insuffisant ; et ont décidé que :

- la CAFAC doit être renforcée pour lui permettre de remplir efficacement ses fonctions sur le continent et de jouer un rôle crucial dans la création de programmes et de stratégies de renforcement des capacités, y compris de lutte contre l'exode des cerveaux.

### **Coopération interafricaine et internationale**

50. Les Ministres ont pris note des nouveaux éléments dans la coopération internationale dans le domaine de l'aviation, en particulier la signature d'un Mémoire de coopération et d'un protocole d'accord avec l'OACI et l'AFRAA, respectivement. Les Ministres ont également pris note des consultations sur les questions concernant la formation, qui ont eu lieu pendant la réunion. A cet égard, ils ont convenu qu'un groupe d'experts indiens et africains soit créé pour établir les priorités.

#### **ii. Transport maritime**

51. Les Ministres ont pris note des discussions sur le rapport intérimaire sur la mise en œuvre du Plan d'action pour le transport maritime qui a été adopté par la Conférence des Ministres des Transports de l'Union africaine, à sa deuxième session tenue à Durban (Afrique du sud), en octobre 2009. L'attention des Ministres a été particulièrement attirée sur les activités suivantes:

- l'accélération du processus de signature et de mise en œuvre de la Charte africaine des transports maritimes ;
- la facilitation du transport entre les pays enclavés et les pays de transit, y compris la promotion du transport multimodal ;
- les implications des Règles de Rotterdam et la nécessité d'une Position africaine commune ;
- la lutte contre la piraterie à travers la mise en œuvre du Code de conduite de Djibouti et de la Résolution de Durban sur la sécurité maritime, la sûreté maritime et la protection de l'environnement ; et
- le développement et la gestion des ports.

52. Les Ministres ont estimé que la Charte africaine des transports maritimes constitue un cadre stratégique global pour le traitement de toutes les principales questions de transport maritime en Afrique et qu'à cet égard l'entrée en vigueur de la Charte était cruciale. En conséquence, ils ont pris les décisions suivantes :

- i. la Commission de l'UA doit mener une campagne de sensibilisation et doit prendre des mesures de renforcement des capacités en vue d'accélérer le processus de ratification de la Charte africaine des transports maritimes. La République du Congo a exprimé le souhait d'être membre du Comité de suivi
- ii. les mécanismes de mise en œuvre du Plan d'action pour le transport maritime et de la Charte africaine des transports maritimes, y compris le Comité de suivi prévu dans la Charte, doivent être mis en place le plus tôt possible.
- iii. la Commission de l'UA doit faciliter la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty prévu dans la Charte et du PIDA en mettant en place un cadre/unité de coordination pour les pays enclavés et les pays de transit ;
- iv. la Commission de l'Union africaine doit s'efforcer de mettre en œuvre le Code de conduite de Djibouti sur la lutte contre la piraterie ;
- v. les Etats africains doivent être encouragés à signer et à ratifier les Règles de Rotterdam (la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer) ;
- vi. les Etats africains et la Commission de l'Union africaine doivent soutenir l'action des Conseils des chargeurs africains en ce qui concerne le Bordereau de suivi de cargaison (BSC) dans les négociations au sein de l'Organisation mondiale du commerce, en mettant en place des mécanismes de négociation des taux de fret avec les armateurs ;
- vii. les Etats africains, les CER et la Commission de l'Union africaine doivent faciliter le développement des ports stratégiquement situés comme hubs de transbordement sur le continent pour améliorer la capacité portuaire et la concurrence dans le transport côtier ;
- viii. les Etats africains doivent accorder la priorité à l'agrandissement et à la modernisation des ports pour résoudre le problème de congestion des ports ;
- ix. la Commission de l'UA doit étudier la possibilité de mettre en place d'un Centre de données pour l'identification et le suivi des navires à longue distance ;
- x. le Plan d'action doit inclure le budget indicatif des activités spécifiques ;
- xi. la durée totale de la mise en œuvre du Plan d'action doit être de quatre (4) ans et la durée d'exécution de chaque activité, d'un (1) an ou de deux (2) ans ;



- xii. la Commission de l'Union africaine doit mettre en place un format approprié devant être utilisé par les Etats, les CER et les institutions spécialisées pour l'établissement de leur rapport régulier sur la mise en œuvre du Plan d'action.

iii. **Transports terrestres**

**Transport routier**

53. Les Ministres ont concentré leur attention sur la mise en œuvre des principales activités contenues dans le Plan d'action du transport routier, à savoir :

- le volet transport routier des études sectorielles du PIDA ;
- les études de préfaisabilité des chaînons manquants des corridors de transport Dakar-Ndjamena-Djibouti et Djibouti-Libreville, financées par la Facilité pour la Préparation des Projets d'Infrastructures du NEPAD (FPPI-NEPAD) ;
- l'étude de faisabilité sur les sections de la TAH3 (Tripoli-Windhoek) et des options stratégiques des ports de Pointe-Noire et Banana, en Afrique centrale, des sections ouest de la TAH9 (Beira-Lobito) et du Pont de Gambie, financées par l'Union européenne ;
- l'étude sur les normes des routes transafricaines (en collaboration avec la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (UNECA) et le Bureau du Haut Représentant des Nations Unies pour les Pays les moins développés, les Pays en développement et sans littoral et les Petits Etats Insulaires en développement (UN-OHRLLS) ;
- l'amélioration de la sécurité routière en Afrique.

54. En ce qui concerne la sécurité routière, les Ministres ont décidé d'adopter le **Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020** ainsi que les recommandations suivantes de la deuxième Conférence africaine sur la sécurité routière tenue à Addis-Abeba du 9 au 11 novembre 2011 sur la Décennie pour la sécurité routière 2011- 2020 :

- déclarer le troisième dimanche de novembre, qui est actuellement la Journée mondiale de souvenir pour les victimes des accidents de la circulation, comme Journée africaine de la sécurité routière ;
- élaborer une Charte africaine de la sécurité routière à soumettre à la ratification des Etats membres de l'Union africaine ; et
- organiser périodiquement des conférences pendant toute la durée de la Décennie pour évaluer les progrès réalisés, mettre à jour le Plan d'action et faire rapport à la Conférence des Ministres des Transports de l'Union africaine.

55. Les Ministres ont mis l'accent sur la nécessité d'accélérer la finalisation de l'Accord intergouvernemental sur les routes transafricaines, y compris les normes routières, la sécurité routière et le code de la route.

## **Transport ferroviaire**

56. Les Ministres ont pris note du rapport intérimaire sur la mise en œuvre des activités en matière de transport ferroviaire, qui indique les activités qui ont été menées, à savoir:

- l'étude sur la composante transport ferroviaire du Programme PIDA ;
- les études de préfaisabilité sur les tronçons manquants des corridors Dakar-Ndjamena-Djibouti et Djibouti-Libreville, financées par l'IPPF-NEPAD ;
- l'étude sur le chemin de fer Cotonou-Niamey-Ouagadougou, financée par l'Union européenne ;
- l'élaboration des termes de référence pour les études sur l'harmonisation de la formation, la création d'un Fonds de développement du transport ferroviaire, et l'élaboration de directives en matière de privatisation ou de concession de chemins de fer en Afrique.

57. Les Ministres ont pris note des efforts qui ont été faits et ont demandé que l'accent soit mis sur les éléments susceptibles de créer des synergies telles qu'une base de données sur la sécurité et la sûreté du transport ferroviaire et la protection de l'environnement ;

### **SEANCE 3: EXAMEN ET ADOPTION DE LA DECLARATION MINISTERIELLE ET DES PLANS D'ACTION ACTUALISES**

58. Les Ministres ont examiné le projet de Déclaration de Luanda soumis par les experts, et l'ont adopté avec des amendements.

59. Les Ministres ont également examiné les Plans d'action sous-sectoriels actualisés, soumis par les experts, et les ont adoptés avec quelques amendements.

### **SEANCE 4: QUESTIONS DIVERSES**

60. Aucune question n'a été soulevée sous ce point.

### **SEANCE 5: ADOPTION DU RAPPORT DES MINISTRES**

61. Les Ministres ont décidé de limiter leurs débats à une seule journée (24 novembre) pour pouvoir effectuer les visites de certains projets nationaux et régionaux importants dans la Province angolaise de Benguela, qui avaient été spécialement organisées pour le 25 novembre. A cet égard, ils ont décidé que leur rapport soit finalisé par la Commission de l'UA et soit soumis au Bureau de la Conférence, pour approbation.

### **SEANCE 6: COMMUNIQUE FINAL**

62. Les Ministres ont adopté un communiqué final résumant les principales conclusions de leurs travaux qui soulignent la nécessité de renforcer les

infrastructures et les services de transport en tant que moyen essentiel de développement socioéconomique et d'intégration en Afrique.

## **SEANCE 7: MOTION DE REMERCIEMENTS**

63. Les Ministres ont adopté une motion de remerciements au Président de la République d'Angola, S.E. l'Ingénieur Eduardo DOS SANTOS ainsi qu'au Gouvernement et au peuple angolais, pour leur chaleureuse hospitalité et pour les excellentes dispositions qu'ils ont prises pour permettre à toutes les délégations à la deuxième session de la Conférence des Ministres des Transports de l'Union africaine de passer un séjour agréable et fructueux à Luanda.

## **VI. CEREMONIE DE CLOTURE**

64. Avant de clore les travaux de la Conférence, S.E. Augusto da Silva Tomas, Ministre des Transports de la République d'Angola, Président de la deuxième session de la Conférence des Ministres africains des Transports et Président élu du Bureau des Ministres des Transports, a remercié tous les délégués de l'avoir élu à ce poste et de la confiance qu'ils ont placée en lui. Il a souligné que son mandat commence à un moment où l'économie mondiale traverse des moments difficiles, ce qui nécessite de nouvelles initiatives et stratégies et une nouvelle vision.

65. Le continent a besoin d'une connectivité multimodale susceptible de corriger les asymétries en matière de développement économique entre les Etats africains et de les positionner dans le contexte mondial. Une telle action sera dans l'intérêt de tous les Etats africains si les conditions sociales et économiques des différents Etats sont dûment prises en compte. A cette fin, les Etats africains devront relever les défis qui se posent à eux, notamment le développement des ressources humaines, l'acquisition des nouvelles technologies et l'amélioration de la compétitivité dans les marchés internationaux par l'adoption de politiques, de programmes et de stratégies appropriés. Le développement des infrastructures ainsi que des réformes qualitatives sont au centre du développement.

66. S.E. Le Ministre Da Silva Tomas a souligné que les tâches à accomplir ne sont pas aisées, car nous devons les exécuter dans un contexte particulièrement difficile. Toutefois, a-t-il ajouté, au bout du tunnel il y a la lumière d'un avenir meilleur pour les générations futures. Le Ministre a exprimé son désir d'une Afrique prospère et unie. Enfin, il a souhaité à tous les participants une agréable fin de séjour en Angola et un bon retour dans leurs pays.

**DECLARATION DE LUANDA**

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

---

P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5525849 Fax: (251-11) 5525855  
Website: [www.africa-union.org](http://www.africa-union.org)

---

**DEUXIEME SESSION DE LA CONFERENCE  
DES MINISTRES AFRICAINS  
DES TRANSPORTS  
21 - 25 NOVEMBRE 2011  
LUANDA (ANGOLA)**

**AU/TPT/MIN/Decl. (II)**

**DECLARATION DE LUANDA**

**DECLARATION DE LUANDA ADOPTEE PAR LA DEUXIEME SESSION DE LA  
CONFERENCE DE DES MINISTRES AFRICAINS DES TRANSPORTS**

**THEME : « CONSOLIDER LE SECTEUR DES TRANSPORTS POUR LA  
STIMULATION DE L'INTEGRATION ECONOMIQUE DE L'AFRIQUE »**

**Nous**, Ministres Africains des Transports, réunis les 24 et 25 novembre 2011 à Luanda (République d'Angola), à l'occasion de la Deuxième Session de la Conférence des Ministres Africains des Transports, organisée par l'Union Africaine pour examiner les conditions nécessaires pour le renforcement du secteur des transports afin de stimuler durablement l'intégration économique de l'Afrique ;

**Vu** l'Acte Constitutif de l'Union Africaine, adopté le 11 juillet 2000 à Lomé (Togo), notamment ses articles 14, 15 et 16 qui confèrent à la Commission de l'Union africaine les missions de coordination dans les secteurs des Transports, des Communications et du Tourisme ;

**Vu** le Traité instituant la Communauté Economique Africaine, signé à Abuja (Nigeria) en juin 1991 ;

**Considérant** la Décision du Sommet des Chefs d'Etat et de Gouvernement, tenu en juillet 2001 à Lusaka (Zambie), portant création du Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD) comme cadre pour le développement de l'Afrique ;

**Considérant** la Décision des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union Africaine, réunis en juillet 2005 à Syrte (Libye), d'inclure dans le cadre des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD), les cibles et indicateurs des transports adoptés en avril 2005 à Addis-Abeba (Ethiopie) par les Ministres Africains en charge des transports et des infrastructures, dans le cadre de la lutte contre la pauvreté ;

**Considérant** la Déclaration : Assembly/AU/Decl. 1 (XII) adoptée par la douzième session ordinaire de l'assemblée des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union Africaine, tenue à Addis-Abeba (Ethiopie), en février 2009, qui a décidé de soutenir le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA) comme une politique unique et un cadre stratégique pour le développement des infrastructures en Afrique;

**Considérant** les défis découlant de la mondialisation de l'économie et de la nécessité pour l'Afrique, de mettre en œuvre, de façon complète et effective, la Décision de Yamoussoukro relative à la libéralisation des marchés du transport aérien en Afrique ;

**Considérant** la Résolution 64/255 adoptée par l'Assemblée générale des NU le 2 mars 2010 proclamant 2011-2020 la Décennie de l'action pour la sécurité routière ;

**Considérant** les défis découlant de la mondialisation de l'économie et de la nécessité pour l'Afrique de mettre en œuvre, de façon complète et effective, le Programme d'Action d'Almaty de 2003, programme des Nations Unies sur la coopération en matière de transport de transit pour les pays en développement sans littoral ;

**Considérant** l'importance et le rôle des infrastructures et des services de transport, dans le développement politique, économique et social ainsi que pour l'intégration de l'Afrique, afin de lui assurer une participation plus significative à la mondialisation ;

**Considérant** la nécessité pour l'Afrique de disposer d'une politique continentale des transports et de plan directeur y relatif, capable d'assurer un fonctionnement harmonieux de tous les modes de transport ;

**Considérant** les conventions internationales pertinentes en matière de transport, notamment dans le domaine de la sécurité, de la sûreté, de la protection de l'environnement et de la facilitation des transports;

**Considérant** les conventions pertinentes de l'Organisation maritime internationale (OMI) la Conférence des nations unies sur le Commerce et le développement (CNUCED) ainsi que celles de l'Organisation internationale du Travail (OIT) ;

**Gardant à l'esprit** la Décision de la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'Union africaine tenue à Maputo en 2003 et en 2010 sur la sûreté, la sécurité maritime et la protection de l'environnement en Afrique ;

**Rappelant** la résolution A.958(23) de l'Organisation maritime internationale (OMI) concernant la fourniture des services hydrographiques adoptée le 5 décembre 2005 ;

**Saluant** les différentes initiatives en faveur du développement des infrastructures et des services de transport en Afrique, notamment :

1. le Consortium pour les Infrastructures en Afrique (CIA);
2. les Partenariats Afrique - Union européenne dans les domaines des Infrastructures et de l'énergie, définis dans la Nouvelle stratégie de l'Union européenne pour l'Afrique ;
3. l'Initiative Présidentielle pour la Facilitation du développement des Infrastructures en Afrique ;
4. la Facilité de Préparation des Projets d'Infrastructure NEPAD (Fonds Spécial NEPAD-IPPF).

**Notant** les initiatives engagées par les Communautés Economiques Régionales facilitant la libre circulation des personnes, des biens et services entre les Etats membres ;

**Préoccupés par :**

1. le faible niveau de développement des infrastructures et des services de transport en Afrique ;
2. la multiplicité des règles et des réglementations et la complexité des procédures administratives de transport de transit entre Etats africains ;

3. la capacité inadéquate pour mettre en œuvre les Conventions internationales et Traités régionaux relatifs au secteur du transport ;
4. l'accroissement du nombre d'accidents dans les différents modes de transport et leur impact négatif aux plans économique, social et culturel en rapport avec la situation en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement ;
5. la menace croissante de la piraterie dans les eaux côtières d'Afrique particulièrement dans le Golfe d'Aden et le Golfe de Guinée ;
6. la diversité et la disparité des législations, réglementations, normes, standards, et procédures nationaux dans le développement et les opérations du secteur des transports dans les différents sous-secteurs ;
7. le faible niveau de ressources mobilisées au niveau national pour le développement et l'entretien des infrastructures de transport ;
8. la publication unilatérale par l'Union européenne, de la liste de sécurité et l'interdiction aux compagnies aériennes africaines à l'espace aérien européen.

**Rappelons:**

1. le rôle de la Commission de l'Union Africaine qui est de coordonner et de faciliter l'harmonisation de la politique, des infrastructures et des services de transport dans le continent africain ;
2. le rôle déterminant des Communautés Economiques Régionales dans la mise en œuvre des programmes et des projets pour la coordination et le développement des infrastructures et des services de transport.

**Réaffirmons :**

1. notre ferme volonté de conjuguer nos efforts en faveur du développement durable de systèmes et services intégrés de transport fiable, sûr, efficace et abordable, au service du développement économique et social de l'Afrique ;
2. l'urgence de mettre en œuvre des stratégies régionales et continentales relatives au transport à l'appui des Objectifs du Millénaire pour le Développement.

**Prenons l'engagement de :**

1. adopter le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA) et l'Architecture Institutionnelle de Développement des Infrastructures en Afrique (IAIDA) pour sa mise en œuvre, et de lui accorder la priorité des priorités en tant que programme unique pour l'intégration interrégionale et continentale qui permettra l'interconnexion des réseaux de transport et partant, à la desserte des pays sans littoral et



des pays insulaires, pour une cohésion territoriale, économique et sociale de l'Afrique propice à sa compétitivité au niveau mondial;

2. accélérer la réalisation des liens qui manquent au réseau des autoroutes transafricaines, moderniser et développer le réseau ferroviaire surtout dans les pays sans littoral d'ici 2020 ;
3. accélérer la facilitation du transport inter-Etats par l'harmonisation des législations, la simplification des procédures de transit, la suppression des barrières non physiques et l'amélioration de l'efficacité et de la sécurité des opérations de transport ;
4. renforcer et, selon la nécessité, mettre en place des institutions chargées de la gestion de la sécurité, la sûreté et la facilitation dans les transports ;
5. encourager la mise en place d'organisations régionales pour le contrôle de la sécurité et de la sûreté, la recherche, le sauvetage et les enquêtes après accident, en tant que moyens de renforcer les capacités des Etats à répondre à leurs obligations internationales et pour protéger les usagers ;
6. intégrer à tous les programmes de transport un volet spécifique de lutte et de prévention du VIH/SIDA et des autres IST ainsi que le tourisme sexuel ;
7. favoriser l'utilisation des technologies de l'information et de la communication et autres technologies pour le développement des infrastructures et du fonctionnement des transports ;
8. mettre en place un mécanisme permanent de consultation entre la Commission européenne et la Commission de l'Union africaine et les Etats africains sur l'interdiction de l'accès à l'espace aérien européen aux compagnies africaines ;
9. prendre des mesures spécifiques en vue d'assurer le financement durable et la gestion appropriée du secteur des transports, et de créer les conditions favorables aux investissements privés nationaux et étrangers ;
10. ratifier et d'accélérer, chaque fois que cela est nécessaire, la mise en œuvre des conventions internationales relatives à la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement ; ainsi que des accords régionaux sur l'accès aux marchés, la facilitation du transport et du transit ;
11. signer, ratifier et mettre en œuvre la Convention des Nations unies sur les contrats pour le transport international des marchandises entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam) ;
12. accélérer la mise en œuvre de la Résolution de Durban sur la sûreté maritime, la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin ;
13. appuyer la mise en œuvre effective de la Décision de Yamoussoukro (DY) sur la libéralisation du marché du transport aérien avec la Commission africaine de l'Aviation civile comme agence d'exécution de cette Décision ;

14. appuyer la mise en œuvre effective du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique en rapport avec le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) ;
15. effectuer la formation du personnel technique et professionnel dans les différents modes de transport.

**Décisions de :**

1. promouvoir le développement global des infrastructures et services de transport aux niveaux régional et continent, sur la base des politiques et programmes des Communautés Economiques Régionales et à travers le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA);
2. promouvoir les grands projets prioritaires de développement des infrastructures de transport dans le cadre des différents réseaux de transport transafricains ;
3. accélérer la modernisation et l'harmonisation des législations, réglementations, normes, standards et procédures dans les différents sous-secteurs des transports ;
4. initier le processus d'établissement d'un accord intergouvernemental en appui au réseau de routes transafricaines ;
5. proclamer le troisième dimanche du mois de novembre qui est actuellement la Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route comme Journée africaine de la sécurité routière ;
6. adopter la politique africaine de l'aviation civile ;
7. approuver la convocation d'une Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation en 2012 ;
8. approuver la Déclaration de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur le Système d'échange des droits d'émission de l'Union européenne (ETS) ;
9. approuver la création d'un groupe régional sur la sûreté de l'aviation pour faciliter la mise en œuvre de la Déclaration d'Addis-Abeba de 2007 et de la Déclaration d'Abuja de 2010 ainsi que de la feuille de route sur la sûreté de l'aviation adoptées par les Ministres en charge de la sûreté de l'aviation ;
10. accélérer la ratification de la Constitution de la Commission africaine de l'aviation civile ;
11. faciliter l'accès des femmes aux métiers du transport ;
12. promouvoir les programmes de recherche et développement en matière d'infrastructures et de services de transport en Afrique ;

13. accélérer la ratification et la mise en œuvre de la Charte Africaine des Transports Maritimes.

**Demandons à la Commission de l'Union Africaine, de :**

1. prendre toutes les dispositions nécessaires pour soumettre le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique à la dix-huitième session ordinaire de la Conférence de l'Union africaine, pour adoption ;
2. élaborer un Accord intergouvernemental sur le réseau de routes transafricaines pour l'harmonisation des normes routières ;
3. élaborer la Charte africaine sur la sécurité routière à soumettre à l'adoption des Etats membres de l'Union africaine ; et
4. organiser des conférences périodiques pendant la Décennie de la sécurité routière 2011-2020 proclamée par les Nations Unies pour évaluer les progrès réalisés, mettre à jour le Plan d'action et faire rapport à la Conférence des Ministres des transports de l'Union africaine.

**Lançons un appel** à la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, l'Organisation Maritime Internationale, le Bureau du Haut Représentant des Nations Unies pour les Pays les moins avancés, les Pays en développement enclavés et les Petits Etats Insulaires en développement, l'Organisation Internationale du Travail, la Banque Africaine de Développement, la Banque Mondiale, l'Union Européenne, tous les partenaires au développement et autres acteurs techniques du secteur des transports pour qu'ils continuent de soutenir le programme de développement du transport et des infrastructures de transport en Afrique.

**Demandons :**

- aux Etats membres de l'Union Africaine et aux Communautés Economiques Régionales de renforcer la coopération interafricaine et continentale dans le domaine des transports ;
- à la Commission de l'Union Africaine de soumettre la présente Déclaration à la prochaine Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union Africaine qui se tiendra en janvier 2012 à Addis-Abeba (Ethiopie).

**Adoptons** les Plans d'action annexés à la présente Déclaration.

**Fait à Luanda, le 24 novembre 2011**

**PLAN D'ACTION ROUTIER**

**AFRICAN UNION**

**الاتحاد الأفريقي**



**UNION AFRICAINE**

**UNIÃO AFRICANA**

---

P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5525849 Fax: (251-11) 5525855  
Website: [www.africa-union.org](http://www.africa-union.org)

---

**DEUXIEME SESSION DE LA CONFERENCE  
DES MINISTRES DES TRANSPORTS DE  
L'UNION AFRICAINE  
21 – 25 NOVEMBRE 2011  
LUANDA (ANGOLA)**

**AU/TPT/MIN/PI.Ac RT (II)**

**PLAN D'ACTION  
TRANSPORT ROUTIER  
2012 – 2015**

**PLAN D'ACTION**

| N°         | Objectifs  | Activités et actions  | Sources des indicateurs | Principale institution | Institutions concernées                   | Calendrier |
|------------|--|---|-------------------------|------------------------|---|------------|
| <b>1</b>   | <b>DEVELOPPMENT DES RESEAUX DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES</b>  |   |                         |                        |   |            |
|            | Connectivites des réseaux de routes africaines   | Accélération de la mise en œuvre du PIDA PAP  | <b>Rapport</b>          | Commission de l'UA     | CER, CEA, OHRLLS, NPCA, CER et Etats      | 2020       |
| <b>2</b>   | <b>NORMES DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES</b>  |   |                         |                        |   |            |
| <b>2.1</b> | <b>Mise en place du cadre institutionnel</b>   |   |                         |                        |   |            |
| A          | Mise en place du cadre institutionnel  | Elaboration des Termes de Référence/Feuille de route pour le comité directeur et les groupes de travail | Rapport                 | Commission de l'UA     | NPCA, BAD, CER, CEA                       | 2011       |
| B          |  | Mise en place du comité directeur   | Rapport                 | Commission de l'UA     | NPCA, CER, BAD, CEA                       | 2011       |
| C          |  | Mise en place des groupes de travail (Technique et juridique)   | Rapport                 | Commission de l'UA     | NPCA, CER, BAD, CEA                       | 2011       |
| <b>2.2</b> | <b>Elaboration des normes des Routes transafricaines (RTA) et de l'accord intergouvernemental y afférent</b> |   |                         |                        |   |            |
| A          | Consolidation du Projet de normes routières pour les Routes transafricaines                                  | Finalisation du projet de normes routières  | Rapport                 | NPCA                   | Commission de l'UA, BAD, CER, CEA, OHRLLS | 2011-2012  |
| B          | Finalisation du Projet d'accord intergouvernemental  | Finalisation du projet d'accord intergouvernemental   | Rapport                 | Commission de l'UA     | NPCA, BAD, CER, CEA, OHRLLS               | 2011-2012  |

|            |   |   |          |                    |  |           |
|------------|---|---|----------|--------------------|--|-----------|
| <b>2.3</b> | <b>Coopération intra-africaine et internationale</b>  |   |          |                    |  |           |
| A          | Renforcement de la communication et de l'information entre les parties prenantes africaines   | Mise en place d'un réseau d'information entre toutes les parties prenantes africaines   | Rapport  | Commission de l'UA | NPCA, BAD, CER, Etats membres, Institutions spécialisées | 2011-2012 |
| B          | Promotion et renforcement des partenariats  | Renforcement de la coopération avec les partenaires   | Rapport  | Commission de l'UA | CEA, OHRLLS  | 2011-2012 |
| C          |   | Renforcement des partenariats avec d'autres institutions internationales  | Rapport  | Commission de l'UA | BM, SSATP, Fédération routière internationale (IRF)      | 2011-2012 |
| <b>2.4</b> | <b>Mobilisation des Ressources</b>  |   |          |                    |  |           |
| A          | Assurer une meilleure mobilisation des ressources financières pour le processus d'élaboration des normes des routes transafricaines et de l'accord intergouvernemental y afférent | Mobilisation des ressources adéquates pour l'élaboration des documents  | Budget   | Commission de l'UA | NPCA, CEA, OHRLLS, BAD                                   | 2011-2012 |
| B          |   | Etablissement d'un partenariat solide avec le secteur privé   | Rapports | Commission de l'UA | NPCA, CEA, OHRLLS, BAD                                   | 2011-2012 |
| <b>2.5</b> | <b>Développement et facilitation des infrastructures routières</b>  |   |          |                    |  |           |
| A          | Facilitation de la gestion du transport routier   | Mise en place de bases de données et de systèmes d'information (sur les questions de construction, d'entretien, de sécurité environnementale et routière et de facilitation de transit (Harmonisation des documents et des procédures administratives et douanières en matière de transit des pays africains) | Rapports | NPCA               | Commission de l'UA, CEA, CER, Etats membres              | 2013      |
| B          | Suivi aux niveaux nationaux et régionaux  | Mise en place d'organismes de réglementation aux niveaux nationaux et régionaux   | Rapports | NPCA               | Commission de l'UA, CER, Etats membres                   | 2013      |
| C          | Prévention et lutte contre les MST et le VIH/SIDA   | Diffusion des bonnes pratiques de lutte contre le VIH/SIDA et les MST   | Rapports | CER                | Commission de l'UA, NPCA, CEA, OHRLLS                    | 2013      |

|            |  |  |          |                    |   |      |
|------------|--|--|----------|--------------------|---|------|
| D          | Promotion de l'égalité entre les hommes et les femmes                              | Encourager et promouvoir l'accès des femmes aux programmes de formation dans le sous-secteur du transport routier  | Rapports | CER                | Commission de l'UA, NPCA, CEA, OHRLLS                       | 2013 |
| <b>2.6</b> | <b>Appropriation par les parties prenantes africaines</b>                          |  |          |                    |   |      |
| A          | Ratification des accords pertinents  | Signature/Ratification/Adhésion à l'accord intergouvernemental   | Rapport  | Etats membres      | Commission de l'UA, CEA, CER                                | 2013 |
| B          |  | Signature/Ratification/Adhésion aux conventions et traités internationaux et régionaux sur la sécurité routière  | Rapport  | Etats membres      | Commission de l'UA, CEA, CER                                | 2013 |
| C          |  | Ratification des arrangements internationaux et régionaux sur le transit terrestre (Programmes d'action Almaty, accords régionaux...)  | Rapport  | Etats membres      | Commission de l'UA, CEA, CER                                | 2013 |
| D          | Application des lois et réglementations relatives au transport terrestre           | Actualisation des directives routières nationales conformément aux normes continentales et à l'accord des RTA (Conception/construction/entretien...)   | Rapport  | Etats membres      | Commission de l'UA, CEA, CER                                | 2013 |
| E          |  | Création d'organismes nationaux chargés de la mise en œuvre des nouvelles normes des RTA   | Rapport  | Etats membres      | Commission de l'UA, CER                                     | 2013 |
| <b>2.7</b> | <b>Renforcement des Capacités</b>  |  |          |                    |   |      |
| A          | Diffusion des informations sur l'accord intergouvernemental et les normes de l'ATA | Ateliers régionaux et nationaux sur les nouvelles normes des RTA   | Rapports | Commission de l'UA | NPCA, CER, CEA, OHRLLS, BAD, Institutions spécialisées      | 2013 |
| B          |  | Ateliers nationaux et régionaux sur les conventions et les accords des Nations Unies dans le domaine de la sécurité routière pour appuyer la mise en œuvre de la résolution de l'Assemblée générale 64/255 proclamant 2011-2020 la Décennie d'action pour la sécurité routière | Rapports | CER                | NPCA, CEE, CER, CEA, OHRLLS, BAD, Institutions spécialisées | 2013 |



|          |  |  |              |       |                        |           |
|----------|--|--|--------------|-------|------------------------|-----------|
| <b>3</b> | <b>FACILITATION DE TRANSPORT ROUTIER EN AFRIQUE</b>  |  |              |       |                        |           |
| A        | Faciliter le transit et le transport inter-Etats   | Harmoniser les documents et procédures administratifs et douaniers de transit et de transport inter-Etats en Afrique   | Rapports     | CER   | UA, Etats OMAOC, CCCER | 2012-2015 |
|          |  | Harmonisation du contrôle douanier   | Rapport      | CER   | Etats, UA, CCCER       |           |
| B        | Renforcement des capacités des opérateurs routiers africains   | Harmonisation des conditions d'exercice de la profession de transporteur routier   | Rapports     | CER   | UA, Etats              | 2012-2015 |
|          |  | Elaboration des programmes de renforcement des capacités des opérateurs professionnels   | Rapports     | Etats | UA, CER, OMAOC         | 2012-2015 |
| D        | Evaluer la facilitation du transport routier inter-états   | Mise en place des observatoires et les comités de gestion de corridors   | Rapport      | Etats | UA, CER, OMAOC         | 2012-2015 |
| E        | Encourager les Etats à adhérer aux conventions internationales sur la facilitation de transport                            | Organiser des ateliers ; sensibiliser les Etats, et les transporteurs  | Rapport      | Etats | UA, CER, OMAOC         | 2012-2015 |
| <b>4</b> | <b>SECURITE ROUTIERE (VOIR AU/TP/EXP/2C(III)-DECENIE DES ACTIONS POUR LA SECURITE ROUTIERES : PLAN D'ACTION 2011-2020)</b> |  |              |       |                        |           |
| <b>5</b> | <b>PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT</b>   |  |              |       |                        |           |
| A        | Réduire l'impact négatif sur les transports routiers sur l'environnement   | Elaboration des réglementations et des normes au niveau national<br>Mener des campagnes de sensibilisation sur les questions liées à l'environnement relevant du sous-secteur du transport routier | Publications | UA    | CER, Etats             | 2012-2015 |
| B        | Harmoniser les critères d'évaluation des impacts environnementaux  | Elaboration des orientations environnementales continentales du sous-secteur routier   | Rapport      | UA    | CER, Etats SSATP       | 2012-2015 |
| C        | Prendre des mesures pour économiser l'énergie dans le cadre du transport routier   | Promotion de la pratique de la prise de mesures destinées à la conservation de l'énergie afin de garantir la disponibilité de l'utilisation des sources d'énergie alternative                      | Rapports     | Etats | UA, CER                | 2012-2015 |

**EX.CL/699 (XX)**  
**Annexe III**

**DECENNIE D'ACTION POUR LA SECURITE ROUTIERE : 2011-2020**  
**PLAN D'ACTION POUR L'AFRIQUE**

**AFRICAN UNION**

**الاتحاد الأفريقي**



**UNION AFRICAINE**

**UNIÃO AFRICANA**

---

P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5525849 Fax: (251-11) 5525855  
Website: [www.africa-union.org](http://www.africa-union.org)

---

**DEUXIEME SESSION DE LA CONFERENCE  
DE L'UNION AFRICAINE DES MINISTRES  
DES TRANSPORTS  
21 - 25 NOVEMBRE 2011  
LUANDA (REPUBLIQUE D'ANGOLA)**

**AU/TPT/EXP/2C (II)**

**DECENNIE D'ACTION POUR LA SECURITE ROUTIERE : 2011-2020  
PLAN D'ACTION POUR L'AFRIQUE**

## Plan d'action pour la sécurité routière africaine

### I. Généralités

**Cinq piliers:** Le Plan d'action 2011-2020 repose sur les cinq piliers de la Décennie de la sécurité routière en Afrique, à savoir i) la gestion de la sécurité routière, qui concerne le cadre institutionnel requis pour la mise en œuvre des activités associées à la sécurité routière et sert de référence pour les autres piliers ; ii) la sécurité des routes et la mobilité qui a trait au développement des routes, à la sécurité des usagers en particulier les piétons et autres usagers les plus vulnérables, iii) la sécurité des véhicules qui porte sur les critères de sécurité dont l'entrée et la sortie des véhicules des pays, iv) la sécurité des automobilistes et autres usagers de route, qui concerne la formation, les examens, le permis de conduire, la licence, l'application du code de la route, la sensibilisation et l'éducation du public et l'instauration d'une culture de sécurité routière, et v) la réponse après les accidents qui a trait aux secours, au transport et aux services de soins pour les traumatisés.

#### 1<sup>er</sup> Pilier: Gestion de la Sécurité Routière

Quelques pays en Afrique ont instauré et commencé à mettre en œuvre une politique moderne de sécurité routière : ils ont désigné une agence principale, institué un système de collecte d'information grâce auquel ils rassemblent régulièrement des données qui sont ensuite disséminées et utilisées pour améliorer l'efficacité des actions de sécurité routière. Ces pays bénéficient d'une coordination substantielle entre les institutions publiques et privées des différents secteurs concernés. Cependant, la majorité de ces pays aura besoin de temps pour élaborer un cadre institutionnel qui comprenne toutes les fonctions requises tout en favorisant la participation du secteur privé et de la société civile. La Décennie de la sécurité routière leur donnera l'occasion d'intensifier ou de développer des activités orientées vers le développement des capacités institutionnelles. A titre d'exemple, les pays membres les plus avancés pourront se concentrer sur des objectifs plus avancés tels que le développement des capacités au niveau du gouvernement local, de la recherche à niveau national et l'évaluation des politiques de sécurité routière.

#### 2<sup>e</sup> pilier: sécurité des routes et mobilité

La sécurité devrait être un élément primordial dans le développement de l'infrastructure routière. Il faudrait également renforcer les structures mises en place pour les piétons et pour les usagers vulnérables de la route. Afin d'assurer les conditions de sécurité de base, les pays membres devraient entreprendre des audits de sécurité sur les tronçons les plus utilisés du réseau routier pendant les phases de planification, de conception, de construction et les différents stages opérationnels de gestion des réseaux. Ils devraient s'assurer que les interventions d'amélioration et de rénovation des routes fassent partie intégrante de la gestion quotidienne des réseaux routiers. Les audits de sécurité routière devraient spécifier le niveau de sécurité des infrastructures pour chaque type d'utilisateur, particulièrement les usagers vulnérables. Ces audits sont également utiles pour le développement des capacités et la vulgarisation.

### **3<sup>e</sup> pilier: sécurité des véhicules**

Le faible niveau des normes de sécurité explique en grande partie le nombre d'accidents. Le secteur privé devrait contribuer au remplacement et à l'amélioration du parc automobile. Les normes de sécurité doivent être réexaminées pour l'ensemble des véhicules motorisés ainsi que pour les équipements tels que les ceintures de sécurité, les casques pour motocyclettes et bicyclettes, la législation devra être renforcée afin d'en assurer la conformité avec les normes internationales de bonne conduite. Il en va de même pour la réglementation relative à l'importation de véhicules.

### **4<sup>e</sup> pilier: sécurité des usagers**

Les normes et règlements qui régissent la délivrance de permis aux automobilistes privés, ainsi qu'aux chauffeurs de véhicules commerciaux ou de moyens de transport publics doivent être revus, particulièrement en ce qui concerne les jeunes automobilistes à risque. Le cadre législatif et institutionnel relatif aux auto-écoles, aux instructeurs, aux examens de conduite, au permis de conduire pour les différents types de véhicule ainsi que pour le transport de passagers doit être revu et modernisé.

L'application de la loi conjuguée à de bonnes pratiques sont essentiels pour assurer le respect des normes de sécurité de base, telles que la limitation de vitesse, le port de la ceinture de sécurité, l'alcoolémie, le port du casque ainsi que le problème de la fatigue au volant. Tout cela requiert un niveau de capacité élevé de la part des organismes de contrôle de la circulation. Le succès de ces actions requiert un engagement total de la part des organismes chargés de contrôler de la circulation. Des jumelages entre organismes, comme ceux organisés par la RoadPOL par exemple, améliorent les chances de succès. Il faudrait mettre l'accent sur les incitations et instaurer des partenariats avec le secteur privé, les usagers, les fournisseurs, les financiers et les assureurs afin de promouvoir l'autorégulation.

### **5<sup>e</sup> pilier : réponse après les accidents**

Il importe d'évaluer les capacités des services de secours et leurs pratiques s'agissant des victimes d'accidents, traitement réservé aux victimes sur les lieux de l'accident, transport des blessés vers les centres de santé et les services d'urgence ; financement et la coordination de tous ; les services concernés par les secours. La gestion de ces services requiert un effort à long terme, qui doit englober les secours d'urgence à prodiguer sur place, le transport des blessés vers les centres médicaux appropriés, et les soins post-traumatiques. Les premiers pas à franchir consistent à mettre en place un système de communication d'urgence, les équipements requis, la formation des urgentistes et les services d'ambulance le long des artères principales. Là encore, le rôle du secteur privé est crucial.

II. Plan d'action

DÉCENNIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN AFRIQUE: 2011-2020

PLAN D'ACTION

Objectif: Réduire de 50% les accidents de la route d'ici à 2020

1<sup>er</sup> PILIER: GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

| RESULTATS ATTENDUS                            | ACTIVITÉS  | INDICATEURS DE SUIVI  | ENTITÉS RESPONSABLES   | CALENDRIER |
|---|--|---|--|------------|
| Établir/<br>Renforcer les Agences Principales | Établir/Renforcer l'Organisme national de la sécurité routière par des mesures d'appui en matière juridique, financière et ressources humaines | Promulgation de la loi portant création de l'organisme national de la sécurité routière   | Pays membres<br><br>Institutions de recherche, associations de SR<br><br>CER<br><br>CUA, CEA, BAD, SSATP et les partenaires du développement | 2012- 2015 |
|   | Élaborer & adopter une police/stratégie de sécurité routière   | Nombre de pays dotés d'une politique/stratégie en matière de sécurité routière  |  |            |
|   | Définir des objectifs réalistes et réalisables   | Organisme chargé de sécurité routière fonctionnel et opérationnel (Recrutement de personnel qualifié, financement assuré)<br><br>Nombre de pays dotés de services décentralisés de SR |  |            |
|   | Faire de la SR un élément clé des plans de développement   | Nombre de pays ayant fixé des objectifs de SR   |  | 2012-2015  |
|   |  | Nombre de pays ayant intégré la SR dans leurs plans de développement et d'atténuation de la pauvreté  |  |            |

|                                  |  |   |  |           |
|----------------------------------|--|---|--|-----------|
|                                  | <p>Promouvoir et soutenir la recherche et adopter les bonnes pratiques suivies dans d'autres pays.</p> <p>Créer des portails de gestion des connaissances consacrés à la SR</p> <p>Chercher des financements propres</p>                 | <p>Nombre d'universités et d'instituts de recherche s'occupant de SR</p> <p>Nombres de portails consacrés aux questions de SR créés en Afrique</p> <p>Nombre de pays qui ont alloué des fonds à l'exécution de programmes de SR</p> |  |           |
|                                  | <p>Consacrer à la SR au moins 10% des investissements dans l'infrastructure routière</p> <p>Allouer assez de ressources financières et humaines pour améliorer la SR</p> <p>Consacrer 5 % des budgets d'entretien des routes à la SR</p> | <p>Montants des ressources allouées à l'amélioration de la SR</p> <p>Augmentation des fonds alloués à la SR</p> <p>Nombre de pays ayant alloué 5% des budgets d'entretien des routes à la SR</p>                                    | CEA, Banque mondiale, BAD, Mécanisme mondial pour la sécurité routière | 2012-2016 |
| Améliorer la gestion des données | <p>Développer et mettre en place une base de données fiable des accidents de la route</p> <p>Obligation de rendre les données conformes aux normes internationales, et d'assurer un financement durable</p>                              | <p>Système de gestion des données informatisé et intégré mis en place</p>   | Pays membres, CER, médias  | 2012-2014 |
|                                  | <p>Mettre au point un système national d'analyses des accidents de la route et un système d'établissement de rapports</p>  | <p>Système structuré de collecte de données et d'établissement de rapports mis en place,</p> <p>Publication et diffusion régulières des données</p>   | États membres media, ONG   | 2012-2014 |

|  |   |   |  |                  |
|--|---|---|--|------------------|
|  | <p>Harmoniser les données sur les accidents en conformément aux normes internationales</p> <p>Harmoniser les systèmes d'immatriculation des véhicules et d'enregistrement des automobilistes.</p> <p>Renforcer les capacités de gestion des données sur la SR</p> | <p>Données harmonisées</p> <p>Nombre de pays dotés de systèmes harmonisés de gestion des données sur les accidents de la route</p> <p>Nombre de CER ayant donné à leurs membres des directives concernant l'harmonisation des systèmes d'immatriculation et d'enregistrement</p> <p>Nombre de pays dotés de systèmes d'immatriculation et d'enregistrement harmonisés</p> <p>Nombre de pays menant des activités de renforcement des capacités de gestion des données sur le SR</p> | <p>CER, SSATP, OMS, Etats Membres, partenaires du développement, institutions chargées de la gestion des corridors</p> | <p>2012-2014</p> |
|  | <p>Associer les centres de recherche régionaux et locaux à la gestion des données sur la SR</p>   | <p>Les principales universités et institutions de recherche pour la gestion des données sont identifiées</p> <p>Nombre de pays ayant des instituts de recherche sur la gestion des données sur la SR</p>  |  |                  |
|  | <p>Créer/renforcer et harmoniser les systèmes de données pour que les centres de santé puissent enregistrer les données sur les blessés de la route</p>   | <p>Données sur les blessés de la route disponibles</p> <p>Données ventilées provenant des centres de santé</p>  |  |                  |
|  | <p>Établir des données de base sur la sécurité routière</p>   | <p>Nombre de pays ayant établi des données de base</p>  |  |                  |



|  |   |   |  |           |
|--|---|---|--|-----------|
| Développer/ renforcer les partenariats et la collaboration | Placer la composante sécurité routière dans tous projets connexes financés par les partenaires internationaux   | Pourcentage des partenaires soutenant les programmes<br><br>Augmentation du nombre de partenaires qui soutiennent les activités nationales de sécurité routières<br><br>Augmentation du nombre de parties aux partenariats                      |  | 2012-2014 |
|  | Corridors de transport pour mener des programmes appropriés et des activités connexes<br><br>Créer des associations nationales de victimes et de rescapés d'accidents de la route | Augmentation des ressources provenant des partenaires<br><br>Nombre de Corridors menant des programmes et des activités en matière de SR<br><br>Nombre de pays où il existe des associations de victimes et de rescapés d'accidents de la route | CUA/CER, CEA, États membres, ONG, associations de jeunes, victimes et rescapés d'accidents de la route | 2012-2015 |
|  | Promouvoir la participation d'organisations privées et de la société civile aux efforts et programmes en matière de SR  | Collaboration accrue avec les ONG et les groupes défavorisés<br><br>Nombre de projets de SR financés par le secteur privé   |  |           |

## 2° PILIER: SÉCURITÉ DES ROUTES ET MOBILITÉ

| RESULTATS ATTENDUS   | ACTIVITÉS  | INDICATEURS DE SUIVI  | ENTITÉS RESPONSABLES PRINCIPAUX ACTEURS | CALENDRIER |
|--|--|---|---|------------|
| Infrastructures routières plus sûres pour tous les usagers de la route | Des ingénieurs spécialistes de la sécurité aux organismes de SR pour renforcer la composante sécurité dans les travaux d'infrastructure routière | Pourcentage du coût des projets routiers alloué et consacré à la sécurité routière<br><br>Nombre d'audits de sécurité entrepris | États membres                           | 2012-2014  |

|  |  |  |   |           |
|--|--|--|---|-----------|
|  | Intégrer la sécurité routière dans les procédures des organismes chargés de la planification, de la conception, la construction et l'entretien du réseau routier | Nombre de pays ayant des équipes d'ingénieurs spécialistes de la SR<br><br>Nombre de pays avec des directives pour les audits sur la sécurité routière | États membres, BAD, partenaires du Développement, Banque mondiale, Fédération routière internationale | 2012-2014 |
|  | Élaborer et appliquer des directives pour les audits et les inspections de SR aux échelons régional et continental   | Nombre de pays ayant des directives concernant les audits et inspections aux échelons national et régional   | CEA, CUA  | 2012-2014 |
|  | Entreprendre une inspection/audit de sécurité routière des principaux corridors  | Pourcentage des km de routes ayant fait l'objet d'une inspection<br><br>Pourcentage des projets de construction routière ayant fait l'objet d'un audit | États membres, CER, partenaires du développement  | 2012-2014 |
|  | Soutenir le projet pilote multisectoriel consacré aux corridors à haut risque  | Nombre de projets pilotes multisectoriels portant sur les corridors  | États Membres, CER, Banque mondiale, BAD<br>Secteur privé   | 2014-2016 |
|  | Créer des espaces sécurisés pour les piétons, cyclistes et usagers vulnérables en milieu urbain suburbain  | Nombre de rues avec voies piétonnières ou cyclables en milieu urbain et suburbain<br><br>Nombre au km de routes avec des passages pour piétons         | États membres, BAD, Fédération routière internationale, secteur privé                                 |           |

### **3<sup>e</sup> PILIER: SÉCURITÉ DES VÉHICULES**

| <b>RESULTATS ATTENDUS</b>  | <b>ACTIVITÉS</b>  | <b>INDICATEURS DE SUIVI</b>   | <b>ENTITÉS RESPONSABLES ET PRINCIPAUX ACTEURS</b> | <b>CALENDRIER</b> |
|----------------------------|---|---|---|-------------------|
| Homologation des véhicules | Rendre obligatoire l'inspection régulière des véhicules et veiller à ce que cette obligation soit respectée<br><br>Élaborer et appliquer des normes en matière de sécurité des véhicules et des équipements | Nombres de centres d'inspection des véhicules par rapport au nombre de véhicules dans le pays<br><br>Nombre de centres d'inspection automatiques par rapport au nombre de véhicules | États Membres/<br>CER                             | 2012-2014         |

|  |   |   |  |           |
|--|---|---|--|-----------|
|  | Mettre en pratique ou renforcer les lois selon les bonnes pratiques   | Fréquence des inspections<br><br>Pourcentage de véhicules répondant aux normes de sécurité  |  |           |
|  | Promouvoir les avantages fiscaux et autres incitations en faveur de véhicules qui fournissent à l'utilisateur une protection élevée et décourager l'importation/exportation de véhicules neufs ou usagés moins sûrs | Fixer un âge maximum pour les véhicules importés (remplacement du parc automobile)<br><br>Nombre de véhicules en dessous de la limite d'âge<br><br>Nombre de pays qui ont établi des normes de sécurité minimum pour les véhicules importés ou modifiés<br><br>Pourcentage de véhicules de transport public ou de fret équipé de régulateurs de vitesse | Pays membres<br>CEA, BAD, CUA, Banque mondiale, partenaires du développement | 2014-2016 |
|  | Élaborer et appliquer des réglementations sur le transport des marchandises dangereuses   | Règlementations existantes sur le transport des marchandises dangereuses  | États membres /CER   | 2012-2014 |

**4<sup>e</sup> PILIER: SÉCURITÉ DES USAGERS**

| RESULTATS ATTENDUS  | ACTIVITÉS  | INDICATEURS DE SUIVI   | ENTITÉS RESPONSABLES ET PRINCIPAUX ACTEURS                                      | CALENDRIER |
|---|--|--|---|------------|
| Des usagers de la route éduqués   | Établir/renforcer les clubs scolaires de SR  | Pourcentage d'écoles avec des clubs de SR                                      | États membres, ONG, secteur privé, partenaires du développement, société civile | 2012-2014  |
|   | Entreprendre et intensifier les campagnes de sensibilisation à la SR                               | Campagnes de sécurité routières fermement établies (nombre de fréquence)       |   |            |
|   | Mettre en place un cadre national de communication   | Nombre de pays ayant un cadre national de communication                        |   |            |
|   | Intégrer la sécurité routière dans les programmes scolaires  | Nombre de pays ayant intégré la SR dans les programmes scolaires               | États membres, ONG, secteur privé, partenaires du développement                 | 2014-2016  |
|   | Publier et diffuser dans les écoles des matériels éducatifs et de sensibilisation concernant la SR | Mettre en place des systèmes d'évaluation de l'efficacité des programmes de SR |   |            |
|   | Soutenir l'introduction de cours sur la sécurité routière dans toutes les écoles primaires         |  |   |            |
| Harmoniser les cours de SR dans les écoles au niveau sous-régional  | Pourcentage des cours harmonisés   | CER, CUA, CEA, Banque mondiale, SSATP, BAD                                     | 2014-2016   |            |
| Renforcer les règles et normes applicables à la formation des automobilistes à la délivrance de permis de conduire                                | Disponibilité obligatoire d'instructeurs qualifiés et accrédités                                   | États membres  | 2014-2016   |            |
| Appliquer et renforcer la législation selon les bonnes pratiques  | Cours de conduite obligatoires et accessibles pour tous les automobilistes                         |  |   |            |
| Publier et faire appliquer des directives pour les transports commerciaux concernant les heures de conduite et les heures de repos des chauffeurs | Réglementation en vigueur concernant les heures de conduite et les heures de repos des chauffeurs  |  |   |            |

|                      |  |   |   |           |
|----------------------|--|---|---|-----------|
|                      | Mettre en place des services d'inspection des chauffeurs   | Nombre de pays ayant des écoles de conduite accréditées   | États membres   | 2014-2016 |
| Port du casque       | Élaborer ou modifier des lois sur le port du casque pour motocyclistes et passagers<br><br>Sensibiliser aux avantages du port du casque par des campagnes d'information<br><br>Publicité sur la législation et sanctions pour les contrevenants  | Loi en la matière, applicables aux motocyclistes et aux passagers<br><br>Pourcentage de pays dotés d'une législation sur le port du casque<br><br>Augmentation du pourcentage de motocyclistes et de cyclistes portant un casque                                  | États membres, société civile, ONG, médias<br><br>États membres | 2012-2014 |
| Ceinture de sécurité | Faire connaître et faire appliquer la réglementation sur l'obligation d'attacher la ceinture de sécurité<br><br>Port de la ceinture de sécurité obligatoire pour les passagers à l'avant et encouragé pour les passagers à l'arrière<br><br>Promouvoir l'utilisation de sièges pour enfants<br><br>Interdiction d'asseoir les enfants de moins de 10 ans à l'avant<br><br>Adopter et appliquer des réglementations prévoyant que tous les véhicules importés ou de fabrication nationale à être équipés de ceintures de sécurité pour les conducteurs et les passagers<br><br>Promouvoir davantage les campagnes de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité au volant<br><br>Échanger des données d'expérience entre pays | Nombre de pays dotés d'une législation complète sur le port de la ceinture de sécurité<br><br>Pourcentage d'automobilistes et de passagers portant la ceinture de sécurité<br><br>Nombre de pays disposant de statistiques sur le port de la ceinture de sécurité | États membres, ONG, partenaires du développement, secteur privé | 2012-2014 |

|   |   |  |   |           |
|---|---|--|---|-----------|
| Alcoolémie                                    | <p>Instaurer des règles visant à réduire le nombre d'accidents dus à l'alcool ou aux drogues ; faire appliquer la réglementation sur la base de mesures de l'alcoolémie</p> <p>Harmoniser les réglementations au niveau sous-régional</p> <p>Adopter une réglementation interdisant l'utilisation de téléphones portables au volant</p> | <p>Nombre de pays où l'alcoolémie maximum est de 0,05g/l;</p> <p>Nombre de pays dotés de réglementations interdisant la conduite sous l'emprise de l'alcool</p>  | Pays membres                                  | 2012-2014 |
| Utilisation de téléphones portables au volant | <p>Définir les conditions d'inspection de l'alcoolémie des chauffeurs</p> <p>Interdire l'usage de téléphones portables au volant</p> <p>Mener des campagnes contre les excès de vitesse</p> <p>Réglementer les limites de vitesse</p>   | <p>Nombre de pays avec une base de données nationale sur la proportion d'accidents mortels liés à l'alcool</p> <p>Nombre de pays dotés de réglementations interdisant la conduite sous l'emprise de la drogue ou de l'alcool</p> <p>Nombre de pays réglementant clairement les limites de vitesses</p> | <p>États membres</p> <p>CER</p> <p>Médias</p> | 2012-2014 |
| Vitesse                                       |   |  |   |           |

### 5° PILIER: RÉPONSE APRÈS LES ACCIDENTS

| RESULTATS ATTENDUS | ACTIVITÉS  | INDICATEURS DE SUIVI   | ENTITÉ RESPONSABLES PRINCIPAUX ACTEURS                          | CALENDRIER |
|--------------------|--|--|---|------------|
| Secours d'urgence  | <p>Étendre la couverture des secours d'urgence à toutes les zones urbaines et aux corridors régionaux</p> <p>Instaurer une assurance automobile qui couvre les soins d'urgence et la rééducation pour les accidentés de la route</p> | Nombre d'équipes de secours d'urgences pour accidentés de la route par rapport à la population | États membres, ONG, partenaires du développement, secteur privé | 2012-2015  |

|   |  |  |                   |
|---|--|--|-------------------|
| <p>Établir des centres de coordination des secours d'urgence aux emplacements stratégiques</p> <p>Doter les centres de coordination d'ambulances entièrement équipées, avec les fournitures médicales requises</p>          | <p>Nombre de services de coordination des services d'urgence</p> <p>Nombre d'ambulances équipées</p>                                     | <p>États membres; ONG, partenaires du développement, secteur privé</p> | <p>2012 -2015</p> |
| <p>Mettre en place un système d'appels d'urgence à 3 chiffres</p>   | <p>Pourcentage de pays ayant des numéros d'appel d'urgence</p> <p>Pourcentage d'appels auxquels les services d'ambulance ont répondu</p> | <p>Pays membres, ONG, partenaires du développement, secteur privé</p>  | <p>2012 -2015</p> |
| <p>Formation «du personnel d'urgence» (agents de la circulation, pompiers, chauffeurs de transports publics et commerciaux) aux premiers soins d'urgence</p>  | <p>Pourcentage des victimes qui reçoivent des soins médicaux dans l'heure suivant l'accident</p>   | <p>Pays membres, ONG, secteur privé</p>                                | <p>2012 -2015</p> |
| <p>Vulgariser et appliquer les directives de l'OMS sur l'amélioration des soins post-traumatiques</p>   | <p>Pourcentage des centres de soins d'urgence modernisés</p>   | <p>Pays membres, OMS, CEA Banque mondiale BAD</p>                      | <p>2012 -2015</p> |
| <p>Acquérir des ambulances entièrement équipées, avec les fournitures médicales voulues et du matériel d'extraction et de sauvetage</p>   | <p>Pourcentage d'ambulances conformes aux normes</p>   | <p>Pays membres, partenaires du développement, OMS</p>                 | <p>2012 -2015</p> |
| <p>Mettre en place des services de soins post-traumatiques à long terme ainsi que des services de rééducation</p> <p>Former des techniciens aux opérations de secours et à la manipulation des instruments d'extraction</p> | <p>Pourcentage de personnels qualifiés par rapport à la population</p> <p>Pourcentage de techniciens formés</p>                          | <p>Pays membres, partenaires du développement, OMS, ONG</p>            | <p>2012-2015</p>  |

**QUESTIONS TRANSVERSALES**

| <b>RESULTATS ATTENDUS</b>               | <b>ACTIVITÉS</b>   | <b>INDICATEURS DE SUIVI</b>   | <b>ENTITÉS RESPONSABLES ET PRINCIPAUX ACTEURS</b>                             | <b>CALENDRIER</b> |
|---|--|---|---|-------------------|
| Sécurité des transports en milieu rural | Entreprendre des audits de sécurité en milieu rural  | Pourcentage de pays ayant des réglementations sur les normes minimum de sécurité en milieu rural  | Pays membres, partenaires du développement, ONG, Organisme de transport rural | 2012-2015         |
|   | S'assurer que la sécurité est prise en compte lors de la conception et de la construction des routes | Pourcentage de pays qui ont des réglementations sur le transport mixte  |   |                   |
|   | Sensibiliser les populations rurales à la sécurité routière  | Pourcentage de la réduction du nombre de morts sur les routes<br><br>Pourcentage de réduction du nombre d'animaux frappés<br><br>Pourcentage de pays dotés d'un système de collecte des données | Pays membres, partenaires du développement, ONG                               |                   |
| Évaluation de la Décennie               | Examen à mi-parcours   | Nombre de pays ayant présenté un rapport à mi-parcours  | Pays, CER<br>CUA, CEA, BAD  | 2015              |
|   | Établir un rapport final   | Nombre de pays ayant établi un rapport final  | Pays, CER,<br>CUA, CEA, BAD   | 2020              |



**EX.CL/699 (XX)**  
**Annexe IV**

**PLAN D'ACTION**  
**TRANSPORT MARITIME**  
**2012-2015**

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

---

**DEUXIEME SESSION DE LA  
CONFERENCE DES MINISTRES DES  
TRANSPORTS DE L'UNION AFRICAINE  
21 - 25 NOVEMBRE 2011  
LUANDA (ANGOLA)**

**AU/MINTPT/PI.Ac. MT (II)**

**PLAN D'ACTION  
TRANSPORT MARITIME  
2012-2015**

## INTRODUCTION

Le présent Plan d'Action est la 4<sup>ème</sup> version révisée du Plan initial adopté à Abuja (Nigeria), le 23 février 2007 par les Ministres en charge du transport maritime, lors de leur Première Conférence, sous les auspices de la Commission de l'Union Africaine. La 2<sup>ème</sup> révision du Plan d'action a eu lieu lors de la première session de la Conférence des Ministres en charge des transports tenue à Alger (Algérie) en avril 2008 et la 3<sup>ème</sup> révision a été faite en octobre 2009 à Durban (Afrique du Sud) au cours de la 2<sup>ème</sup> session de la Conférence des ministres en charge du transport maritime.

Ce Plan d'Action constitue une Feuille de Route, dont l'objet principal est de présenter les objectifs globaux à atteindre, dans le cadre de l'amélioration du transport maritime africain, les principales activités ou actions identifiées pour atteindre ces objectifs, les éléments de contrôle, les organismes chefs de file ainsi que les institutions susceptibles d'intervenir dans la réalisation de ces activités.

La responsabilité de la mise en œuvre du Plan d'action incombe à plusieurs parties prenantes aux niveaux national, régional et continental. La Commission de l'Union africaine supervisera sa mise en œuvre globale et aura une responsabilité directe pour certaines activités. Il est impossible de déterminer avec exactitude l'incidence financière du Plan d'action. Cependant, avant la mise en œuvre de chaque activité prévue, l'évaluation de son incidence financière sera effectuée.

Par ailleurs, le présent Plan d'Action constitue un document de base pour la négociation avec les différents partenaires au développement, susceptibles de soutenir l'Afrique dans cet effort de développement du transport maritime sur le Continent.

La Commission de l'Union africaine demeurera l'organe central de coordination au niveau continental, pour faciliter la mise en œuvre de ce Plan d'Action.

| N°       | OBJECTIFS  | ACTIVITES ET ACTIONS  | SOURCES DE VERIFICATION   | STRUCTURE CHEF DE FILE | STRUCTURES IMPLIQUEES        | PERIODE |
|----------|--|---|---|------------------------|------------------------------|---------|
| <b>1</b> | <b>I. Mesures institutionnelles et juridiques</b>  |   |   |                        |                              |         |
| 1.1      | Actualiser la Charte de 1994   | Suivi du processus de signature et de ratification de la Charte maritime africaine et notification à la CUA   | Nombre des instruments de la ratification                       | CUA                    | CER, Etats, OMAOC, OMI       | 2012    |
| 1.2      | Promouvoir et renforcer les capacités nationales à ratifier et mettre en œuvre les conventions internationales | Fourniture de l'assistance technique nécessaire aux administrations maritimes, en collaboration avec l'organisation maritime internationale (OMI...), le BIT (profession maritime) et d'autres organismes spécialisés tels que l'Organisation Internationales pour l'hydrographie | Conventions ratifiées, législation mise à jour et mise en œuvre | CUA                    | CER, Etats, OMI MOWCA, UASC  | 2015    |
| 1.3      | Assurer une meilleure coordination de l'action continentale dans le sous-secteur du transport maritime         | Etude de faisabilité pour la création d'une structure de coordination continentale du sous-secteur du transport maritime<br><br>Création au sein de la Commission de l'Union Africaine d'une unité de coordination du transport maritime  | Décision de la Conférence de l'Union                            | CUA                    | CER, Etats, OMAOC, UCCA...   | 2014    |
| <b>2</b> | <b>II. Renforcement des capacités humaines</b>   |   |   |                        |                              |         |
| 2.1      | Développer les capacités africaines de formation dans les domaines maritime et portuaire                       | Audit et création des centres de formation des techniques et sciences de la mer   | Rapport   | CUA, CER               | Etats, PAPC, OMI, BIT, OMAOC | 2014    |
|          |  | Etude des capacités africaines de formation en adéquation avec les besoins  | Rapport   | CUA, CER               | Etats, PAPC, OMI, BIT        | 2012    |
|          |  | Promotion et renforcement des partenariats avec les établissements  | Accords signés et exécutés                                      | Etats                  | CUA, CER, PAPC, OMI, BIT     | 2015    |

| N°  | OBJECTIFS  | ACTIVITES ET ACTIONS  | SOURCES DE VERIFICATION   | STRUCTURE CHEF DE FILE   | STRUCTURES IMPLIQUEES  | PERIODE   |
|-----|--|---|---|--|--|---|
|     |  | <p>internationaux de formation maritime</p> <p>Harmonisation des programmes de formation</p> <p>Equipement et ressources des centres de formation</p> <p>Education et formation du personnel africain dans le domaine du transport et des services maritimes</p> <p>Etude de profils des administrations maritimes</p> <p>Augmentation du nombre de navigants africains</p> | <p>Cadre adopté et appliqué</p> <p>Centres Equipes</p> <p>Nombre de personnes formées</p> <p>Rapport</p> <p>Nombre de personnes navigant africaines</p> | <p>CUA, CER</p> <p>Etats</p> <p>"</p> <p>Etats CUA, CER</p> <p>Etats</p> | <p>CUA, CER, PAPC, OMI, BIT</p> <p>CUA, CER, OMI</p> <p>"</p> <p>Etats PAPC, OMI, CER</p> <p>UA, CER, PAPC, OMI, BIT</p> | <p>2012</p> <p>2014</p> <p>2012</p> <p>2015</p> |
| 2.2 | Renforcer les capacités et promouvoir l'intégration de la femme dans le secteur maritime | <p>Encouragement et promotion de l'accès de la femme à la formation maritime</p> <p>Renforcement du rôle de la femme dans le secteur maritime</p>   | <p>Nombre de femmes formées</p> <p>Nombre de femmes employées</p> <p>Nombre de femmes entrepreneurs dans le secteur</p>                                 | <p>Etats</p> <p>"</p>  | <p>UA, CER, OMAOC, PAPC, OMI, BIT</p> <p>"</p>   | <p>2015</p> <p>"</p>                            |

| N°       | OBJECTIFS   | ACTIVITES ET ACTIONS   | SOURCES DE VERIFICATION   | STRUCTURE CHEF DE FILE | STRUCTURES IMPLIQUEES  | PERIODE |
|----------|---|--|---|------------------------|--|---------|
| 2.3      | Lutter contre les IST, le VIH/SIDA  | Sensibilisation du personnel des métiers de la mer et des ports à travers l'éducation  | Réduction du taux de prévalence   | Etats                  | UA, CER, OMAOC, OMS, PAPC, OMI                                     | 2015    |
| 2.4      | Développer des partenariats entre Gouvernements et organismes du secteur maritime et portuaire                                | Promotion de contrats de performance entre l'Etat et les organismes du secteur maritime et portuaire   | Contrats exécutés   | Etats                  | UA, CER, OMAOC, PAPC, UCCA, Opérateurs privés                      | 2015    |
| 2.5      | Renforcer les capacités de contrôle de l'Etat du pavillon, de l'Etat du port et de l'Etat côtier                              | Formation et renforcement des capacités de l'Etat du pavillon et l'Etat du port à s'acquitter de leurs responsabilités   | Nombre d'experts formés   | Etats                  | AU, IMO, CER, PSC MoUs   | 2011    |
| <b>3</b> | <b>III. Renforcement de la sécurité et de la sûreté du transport maritime</b>   |  |   |                        |  |         |
| 3.1      | Améliorer la sécurité de la navigation côtière, sur les eaux intérieures, aux approches et à l'intérieur des ports en Afrique | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Aide à la navigation</b><br/>Développement et maintien d'une Aide adéquate, efficace et fiable à la Navigation là où le volume de trafic ou le degré de risque le justifient et diffuser les informations y relatives</li> <li>▪ <b>Hydrographie</b><br/>Collecte et compilation de données hydrographiques ; publication, dissémination et mise à jour des cartes nautiques, y compris les cartes de navigation électroniques, ainsi que toute information nécessaire à la sécurité de la navigation</li> </ul> | Rapport sur le, degré de conformité à l'audit facultatif de l'OMI sur les Aides à la Navigation et l'Hydrographie | Etats                  | CUA, Etats membres, CER, avec l'assistance de l'OMI, l'AISM, l'OHI | 2015    |
| 3.2      | Accepter les Memoranda sur le contrôle par l'Etat du port   | Mise en œuvre des Memoranda d'accord sur le contrôle des navires par les Etats membres des ports et formation des surveillants   | Amélioration de la sécurité des navires et des gens de mer  | Etats                  | UA, CER, PAPC, OMI   | 2015    |

| N°  | OBJECTIFS   | ACTIVITES ET ACTIONS   | SOURCES DE VERIFICATION                                 | STRUCTURE CHEF DE FILE | STRUCTURES IMPLIQUEES       | PERIODE       |
|-----|---|--|---|------------------------|-----------------------------|---------------|
|     |   |  | Augmentation du nombre d'inspections de navires         |                        |                             |               |
| 3.3 | Assurer la sûreté des navires, ports / interface des navires                                  | Mise en œuvre et conformité avec les règles des chapitres V et XI-2 de la Convention SOLAS de 1974, du Code ISPS, de la Convention SUA et des mesures de lutte contre la piraterie au niveau national<br><br>Elaboration et mise en œuvre des mesures visant à garantir la sûreté de la chaîne d'approvisionnement | Plan de sûreté en place<br><br>"                        | Etats<br><br>"         | AU, PAPC, CER, OMI<br><br>" | 2015          |
| 3.4 | Sécurité des transbordeurs domestiques et des navires non conventionnels                      | Adoption et mise en œuvre du modèle des règlements de l'OMI en matière de sécurité des navires non conventionnels, y compris les bateaux de pêche  | Nombre de pays ayant révisés les législations maritimes | Etats                  | UA, OMI, CER, PAPC, ICS     | 2015          |
| 3.5 | Promouvoir l'élément humain dans la sécurité du transport maritime et de la chaîne logistique | Mise en œuvre d'une stratégie p travaux relatifs au rôle de l'élément dans la sécurité et la sûreté du tr maritime<br><br>Mise en œuvre des directives pour le transport de passagers sur les voies d'eau intérieures et de cabotage maritime  | Rapports<br><br>"                                       | Etats<br><br>"         | UA, CER, PAPC<br><br>"      | 2015<br><br>" |
| 3.6 | Protéger l'environnement marin  | Etude d'évaluation des écosystèmes menacés par le transport maritime   | Rapport d'étude d'impact                                | Etats                  | UA, CER, OMI                | 2015          |

| N°  | OBJECTIFS   | ACTIVITES ET ACTIONS  | SOURCES DE VERIFICATION   | STRUCTURE CHEF DE FILE     | STRUCTURES IMPLIQUEES        | PERIODE                             |
|-----|---|---|---|----------------------------|------------------------------|-------------------------------------|
|     | Prévention des déversements des déchets et déchets radio actifs   | <p>Promotion de la protection de l'environnement marin et des côtes dans toutes les opérations de transport maritime</p> <p>Mise en place des plans d'urgence pour la prévention des déversements</p> <p>Gestion de l'eau de lustrage et prévention de la pollution par les substances dangereuses et nocives (Convention HNS)-</p> <p>Ratification de toutes les conventions internationales sur la lutte contre les déversements et promulgation de lois nationales en la matière</p> | <p>Rapport</p> <p>Nombre de plan d'urgence élaborés</p> <p>Rapport</p> <p>Nombre de conventions ratifiés et de lois nationales promulguées</p>                  | <p>"</p> <p>"</p> <p>"</p> | <p>"</p> <p>"</p> <p>"</p>   | <p>2015</p> <p>2015</p> <p>2015</p> |
| 3.7 | Développer les capacités pour la prévention et la lutte contre la pollution et mettre en œuvre les conventions internationales y afférentes | <p>Amélioration des capacités au niveau national et régional en vue de prévenir, contrôler et combattre la pollution, notamment à travers les programmes de formation et l'échange d'expertise et de connaissance.</p> <p>Révision et amélioration des législations nationales</p> <p>Lutter contre le déversement des</p>  | <p>Augmentation du nombre de ratifications de conventions internationales</p> <p>Législation maritime nationale en place</p> <p>Plan d'urgence opérationnel</p> | <p>Etats</p> <p>"</p>      | <p>UA, CER, OMI</p> <p>"</p> | <p>2013</p> <p>2015</p>             |



| N°       | OBJECTIFS   | ACTIVITES ET ACTIONS  | SOURCES DE VERIFICATION   | STRUCTURE CHEF DE FILE  | STRUCTURES IMPLIQUEES | PERIODE       |
|----------|---|---|---|-------------------------|-----------------------|---------------|
|          |   | déchets toxiques au large des côtes africaines  | Disposer d'un cadre juridique pour protéger l'environnement marin et la bio-diversité                     |                         |                       |               |
| 3.8      | Mettre à disposition des moyens visant à renforcer les capacités des administrations nationales maritimes   | Elaboration, révision et mise à jour des législations maritimes nationales et leurs textes d'application<br><br>Accès au financement et aux ressources humaines | Législation actualisée et en vigueur dans tous les pays<br><br>Moyens matériels et financiers disponibles | Etats                   | UA, CER, OMI          | 2015          |
| 3.9      | Etablir des réseaux régionaux de gardes-côtes (Nord, Ouest, Centre, Est et Sud) et de moyens de surveillance, coopération et coordination dans le domaine de la recherche et du sauvetage | Adoption et mise en œuvre de la résolution OMI/OMAOC<br><br>Création de centres régionaux de recherche et de sauvetage en mer                                   | Réseaux établis<br><br>Centres sous régionaux de sauvetage opérationnels                                  | UA, CER<br><br>"        | Etats, OMI<br><br>"   | 2015<br><br>" |
| 3.10     | Mettre en place un système global de communication et de détresse, de recherche et de sauvetage en mer (SMDSS/SAR)  | Mise en place des centres régionaux de recherche et de sauvetage en mer, fourniture de ressources humaines appropriées (police maritime) et d'équipements       | Nombre de centres établis   | Etats<br>IMO<br>UA<br>, | Etats, OMI            | 2015          |
| <b>4</b> | <b>IV. Instauration ou restauration de la performance portuaire</b>   |   |   |                         |                       |               |
| 4.1      | Améliorer la gestion et l'exploitation des ports  | Mise en place d'une base de données des activités portuaires et maritimes et de l'hydrographie  | Rapports  | Etats                   | UA, PAPC, CER         | 2015          |

| N°  | OBJECTIFS  | ACTIVITES ET ACTIONS   | SOURCES DE VERIFICATION  | STRUCTURE CHEF DE FILE | STRUCTURES IMPLIQUEES                        | PERIODE            |
|-----|--|--|--|------------------------|--|--------------------|
|     |  | Promotion des mesures d'amélioration de la gestion et de l'exploitation portuaires, en particulier les audits, le contrôle de gestion, la manutention la conservation  | Indicateurs de performances portuaires   | "                      | "  | 2013               |
|     |  | Harmonisation des programmes de restructuration en encourageant le partenariat public - privé  | Guide disponible   | "                      | "  | 2015               |
| 4.2 | Renforcer la facilitation du trafic maritime international et régional | Adoption de la convention FAL de 1965 et les amendements de 1991 relatifs à la Convention de l'OMI.<br><br>Adoption du système de données électroniques (système EDIMAR) en vue d'améliorer les mouvements des navires, des marins et des marchandises et de réduire le nombre de documents et de délais de séjour de navires dans le port.<br><br>Création des guichets uniques | Création de comités nationaux FAL et réduction de la durée de séjour des navires | Etats<br><br>"<br>,    | UA, PAPC, CER, OMAOC, OMI UASC<br><br>"<br>" | 2015<br><br>"<br>" |
| 4.3 | Améliorer le système de gestion du transport maritime                  | Mise en place de banques de données de gestion du transport maritime<br><br>Mise en place des observatoires  | Base de données disponibles  | Etats<br><br>"         | UA, CER, OMAOC, OMI UASC<br><br>"            | 2014<br><br>"      |
| 4.4 | Promouvoir des transports maritimes de qualité                         | Adoption et utilisation les meilleures normes techniques   | Normes appliquées  | Etats                  | UA, CER, OMI UASC                            | 2015               |
| 4.5 | Organiser l'activité des services des auxiliaires des                  | Mise en place des législations appropriées et harmonisées pour   | Législations appliquées  | Etats                  | UA, CER, UCCA, OMAOC, OMI                    | 2015               |

| N°       | OBJECTIFS   | ACTIVITES ET ACTIONS   | SOURCES DE VERIFICATION  | STRUCTURE CHEF DE FILE           | STRUCTURES IMPLIQUEES                               | PERIODE                                  |
|----------|---|--|--|----------------------------------|---|--|
|          | transports maritimes  | les pays africains<br><br>Promotion des opérateurs nationaux africains dans les professions maritimes et auxiliaires du transport maritime   | Droits des auxiliaires définis et appliqués  | "                                | "   | 2013                                     |
| 4.6      | Améliorer la compétitivité des ports africains                              | Identifier les causes de la non-compétitivité des ports africains<br><br>Acquisition d'équipements et infrastructures adéquats<br><br>Identification et mise en œuvre des projets de développement clés<br><br>Réduction des coûts de passage portuaires | Rapport<br><br>Equipements opérationnels<br><br>Projets exécutés<br><br>Pourcentage de réduction | Etats<br><br>"<br><br>"<br><br>" | UA, CER, OMAOC, PAPC<br><br>"<br><br>"<br><br>"     | 2012<br><br>2013<br><br>2015<br><br>2015 |
| <b>5</b> | <b>V. Renforcement de la coopération interafricaine et internationale</b>   |  |  |                                  |   |  |
| 5.1      | Faciliter l'accès à la mer et la liberté de transit au pays de l'hinterland | Mise en œuvre des accords de facilitation (Programme d'Action d'Almaty, divers programmes régionaux...)<br><br>Amélioration des infrastructures de transport maritime<br><br>Création et développement des ports secs et de la logistique maritime       | Comités de facilitation nationaux et régionaux<br><br>Travaux réalisés                           | UA, CER<br><br>Etats             | Etats, PAPC, OMAOC UASC<br><br>UA, CER, PAPC, OMAOC | 2013<br><br>"                            |

| N°  | OBJECTIFS  | ACTIVITES ET ACTIONS  | SOURCES DE VERIFICATION   | STRUCTURE CHEF DE FILE                                      | STRUCTURES IMPLIQUEES   | PERIODE                                      |
|-----|--|---|---|---|---|--|
|     |  | <p>Exploitation des voies d'eau fluviales navigables et, à terme, construction de canaux navigables vers les pays de l'hinterland</p> <p>Réalisation des corridors de développement par chemins de fer, route, oléoducs</p> <p>Amélioration de la performance des corridors</p> <p>Mise en œuvre par les différents Etats des conventions inter-Etats sur le transport en transit</p> <p>Mener une analyse de la demande pour ports de rechange ou supplémentaire</p> | <p>Travaux réalisés</p> <p>mesures de facilitations appliquées</p> <p>mesures de facilitations appliquées</p> <p>Rapport d'étude</p> <p>Rapport d'étude</p> | <p>"</p> <p>UA, CER</p> <p>"</p> <p>CUA, CER</p> <p>CER</p> | <p>"</p> <p>Etats, PAPC, OMI</p> <p>"</p> <p>Etats, OMAOC; PAPC</p> <p>Etats, OMAOC; PAPC</p> | <p>2014</p> <p>"</p> <p>2014</p> <p>2015</p> |
| 5.2 | Renforcer la communication et le partage d'information et de données entre les administrations de la marine marchande et créer des bases de données pour les administrations maritimes | Etablissement d'un réseau d'information entre administrations maritimes africaines  | Réseaux fonctionnels  | Etats   | UA, CER, PAPC, OMAOC, OMI   | 2014   |
| 5.3 | Améliorer les conditions de transports maritimes et protéger les intérêts des chargeurs  | <p>Promotion de la création des conseils de chargeurs africains</p> <p>Organisation des ateliers de maîtrise de la chaîne logistique</p>  | <p>Conseils créés</p> <p>Ateliers et séminaires</p>   | <p>Etats</p> <p>Etats</p>                                   | <p>UA, CER, UCCA</p> <p>UA, CER, UCCA</p>   | <p>2015</p> <p>2015</p>                      |

| N°       | OBJECTIFS   | ACTIVITES ET ACTIONS  | SOURCES DE VERIFICATION  | STRUCTURE CHEF DE FILE | STRUCTURES IMPLIQUEES   | PERIODE |
|----------|---|---|--|------------------------|---|---------|
|          |   | intégrée de transport maritime en faveur des chargeurs africains<br><br>Défense et protection des intérêts de chargeurs africains dans les conventions internationales (convention de la CNUDCI), convention sur le transport international des marchandises par mer. Maitriser les coûts au niveau de la chaîne du transport | organisés<br><br>Rapports<br><br>Réduction des coûts de passage portuaire, de fret et de transit | Etats                  | CUA, CER, UCCA  | 2015    |
| 5.4      | Promouvoir la coopération des services de transport maritime (Sociétés d'affrètement) | Promotion des compagnies africaines<br><br>Développement des sociétés mixtes (joint-ventures) dans le domaine du transport maritime par des consortia et des «sociétés d'affrètement»   | Volume de marchandises transportées par des compagnies africaines                                | Etats                  | UA, BAD, CER, UASC  | 2014    |
| 5.5      | Coopération et partage des connaissances par les experts techniques                   | Création de forums spécialisés pour des experts techniques tels que les ingénieurs du secteur maritime, les experts juristes, les experts dans le domaine des affaires, les banquiers, les conducteurs des équipements, les conducteurs des bateaux et autres conducteurs d'équipement du secteur maritime                    | Nombre d'évènements organisés  | CUA                    | CER, associations professionnelles du secteur maritime, Etats et toutes les parties prenantes | 2015    |
| <b>6</b> | <b>VI. Facilitation et Financement des activités portuaires et maritimes</b>          |   |  |                        |   |         |
| 6.1      | Promouvoir l'acquisition des navires  | Renforcer le développement d'instruments de financement pour l'acquisition des navires  | Tonnage appartenant et exploité les pays africains   | Etats                  | AU, BAD, CER  | 2015    |

| N°       | OBJECTIFS   | ACTIVITES ET ACTIONS   | SOURCES DE VERIFICATION         | STRUCTURE CHEF DE FILE | STRUCTURES IMPLIQUEES  | PERIODE |
|----------|---|--|---------------------------------|------------------------|--|---------|
| 6.2      | Faciliter et encourager les registres africains d'immatriculation des navires   | Développement d'un environnement juridique et réglementaire idoine pour l'immatriculation des navires      | Registres établis               | UA                     | CER, Etats, OMAOC, OMI   | 2014    |
| 6.3      | Promouvoir et renforcer la mobilisation des ressources financières en faveur du transport maritime                                  | Evaluation des politiques de désengagement des Etats et leurs effets sur le transport maritime             | Rapport d'évaluation            | UA                     | CER, BAD, Etats, OMAOC, PAPC,  | 2015    |
|          |   | Facilitation de l'obtention de financements aux projets intégrateurs dans le domaine du transport maritime | Nombre de financements obtenus  | UA                     | BAD, CER, Etats, Partenaires au développement, Opérateurs privés africains | 2014    |
| 6.4      | Améliorer les services de soutage   | Mise en œuvre de centres régionaux de soutage/mise en place de ports pivots offshores                      | Centres régionaux opérationnels | CER                    | UA, Etats, PAPC  | 2015    |
| <b>7</b> | <b>VII. Promouvoir le développement des équipements de transport maritime (construction, réparation des navires et équipements)</b> |  |                                 |                        |  |         |
| 7.1      | Promouvoir le développement et/ou le renforcement des chantiers de construction et de réparation de navires                         | Identification et soutien de chantiers navals de construction et réparation                                | Base de données                 | Etats                  | UA, CER, OMAOC   | 2015    |
|          |   | Développement et soutien des chantiers navals  | Rapport                         | "                      | "  | 2014    |

**PLAN D'ACTION**  
**TRANSPORT AERIEN**  
**2012-2015**

**AFRICAN UNION**

**الاتحاد الأفريقي**



**UNION AFRICAINE**

**UNIÃO AFRICANA**

---

**DEUXIEME SESSION DE LA  
CONFERENCE DES MINISTRES DES  
TRANSPORTS DE L'UNION AFRICAINE  
21 - 25 NOVEMBRE 2011  
LUANDA (ANGOLA)**

**AU/TPT/EXP/PI.Ac. AT (II)**

**PLAN D'ACTION**

**TRANSPORT AERIEN**

**2012-2015**



## **INTRODUCTION :**

Le présent Plan d'Action adopté à Luanda (Angola), le 24 novembre 2011 par les Ministres de l'Union africaine en charge des transports aériens, lors de la deuxième Session de la Conférence organisée par la Commission de l'Union Africaine, en collaboration avec le Gouvernement de la République d'Angola, a été élaboré pour la période de 2012 à 2015.

Ce Plan d'Action a pour objet principal de définir les activités qui permettront d'atteindre les objectifs de l'Union Africaine, dans le cadre du développement du transport aérien africain, actuellement en proie à de multiples défis liés aux exigences de l'industrie et notamment aux questions particulières de la sécurité, de la sûreté, de la protection de l'environnement et des politiques de transport aérien.

Ce Plan d'action donne en outre les principales activités identifiées pour atteindre ces objectifs, ainsi que les éléments de contrôle, les organismes chefs de file ainsi que les institutions impliquées.

Grâce aux orientations contenues dans ce Plan d'action, les organismes chefs de file disposent d'une base solide pour mener les discussions nécessaires avec les différents partenaires au développement, susceptibles d'accompagner l'Afrique dans cet effort de développement du transport aérien sur le Continent.

Dans le cadre de la réalisation de ce Plan d'action, le rôle de la Commission de l'Union africaine demeurera central, au niveau continental, pour faciliter sa mise en œuvre.

| N°        | OBJECTIFS  | ACTIVITES ET ACTIONS  | SOURCES DE VERIFICATION         | STRUCTURE CHEF DE FILE                    | STRUCTURES IMPLIQUEES   | PERIODE   |
|-----------|--|---|---------------------------------|---|---|-----------|
| <b>1.</b> | <b>I. Mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro de 1999</b>   |   |                                 |   |   |           |
| 1.1       | Mise en fonction de l'organe d'exécution chargé de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro   | Achèvement du projet sur l'appui à l'opérationnalisation de l'agence d'exécution  | Rapport de l'organe d'exécution | Commission de l'Union Africaine           | CAFAC, CER, CEA ; BAD, Etats membres  | 2012-2014 |
| 1.2       | Finaliser et mettre en œuvre des règles de concurrence pour l'industrie du transport aérien en Afrique et un cadre de règlement des différends | Finalisation des études sur l'harmonisation des règles de concurrence et du mécanisme de règlement des différends<br><br>Elaboration des mesures de protection des droits des passagers | Rapports                        | Commission Africaine de l'Aviation Civile | Organe de suivi de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro                | 2012-2013 |
| 1.3       | Finaliser l'étude sur l'évaluation continentale de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro   | Finalisation de l'étude et mise en œuvre par l'organe d'exécution des recommandations   | Documents                       | Commission de l'Union Africaine           | Organe de suivi de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro, Etats membres | 2012-2015 |
| <b>2.</b> | <b>II. Politique africaine de l'aviation civile</b>  |   |                                 |   |   |           |
| 2.1       | Diffusion de la politique africaine de l'aviation civile   | Distribution and diffusion auprès des Etats de l'AFCAP et coordination par la CAFAC du programme des objectifs  | Programme des objectifs         | Commission de l'Union africaine           | CER, CAFAC, AFRAA, partenaires  | 2012-2015 |
| 2.2       | Développement d'une infrastructure durable aérienne sous le PIDA   | Coopération avec tous les acteurs concernés   | Rapport                         | Commission de l'Union africaine           | CER, CAFAC, AFRAA, partenaires  | 2012-2015 |

|     |   |   |         |       |   |           |
|-----|---|---|---------|-------|---|-----------|
| 3.  | <b>III. Sécurité et sûreté de l'aviation en Afrique</b>                         |   |         |       |   |           |
| 3.1 | Mettre en place un mécanisme de Renforcement de la sécurité et sûreté aériennes | <p>Organisation de la conférence régionale sur la sécurité de l'aviation</p> <p>Renforcement de la coopération avec les partenaires de développement</p> <p>Mise en place de l'Unité de recherche antiterroriste au Centre d'étude et de recherche sur le terrorisme</p> <p>Création au sein de la CAFAC du Groupe régional pour la sécurité aérienne</p> | Rapport | CAFAC | Etats membres, Commission de l'UA, CER, CAFAC, AFRAA et Partenaires | 2012-2015 |
| 3.2 | Ratifier les instruments juridiques internationaux par les Etats concernés      | Sensibilisation des Etats concernés en vue de leur ratification   | Rapport | CAFAC | Commission de l'UA, CER, CAFAC                                      | 2012-2015 |
| 3.3 | Améliorer les services d'opérations de recherche et de sauvetage en Afrique     | Distribution des textes réglementaires aux Etats  | Rapport | CAFAC | Commission de l'UA, CER, CAFAC, Etats, AFRAA, Partenaires           | 2012      |

|           |  |  |                            |                                 |  |           |
|-----------|--|--|----------------------------|---------------------------------|--|-----------|
| 3.4       | Renforcement du pool formation   | Développement des ressources humaines bénéficiant des capacités de formation intra-africaines existantes ainsi que mettre fin à l'exode de cerveau | Rapports, Protocoles, etc. | CAFAC                           | Commission de l'UA, CER, CAFAC, AFRAA, CEA, BAD et Parties prenantes | 2012-2015 |
| <b>4.</b> | <b>IV. Renforcement de la coopération interafricaine et internationale</b>     |  |                            |                                 |  |           |
| 4.1       | Accroître le nombre de partenaires au développement (financiers et techniques) | Renforcement de la coopération internationale  | Rapports, protocoles, etc. | Commission de l'Union africaine | CER, CAFAC, AFRAA, etc.  | 2012-2015 |

**POLITIQUE AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE**

**AFRICAN UNION**

**الاتحاد الأفريقي**



**UNION AFRICAINE**

**UNIÃO AFRICANA**

---

P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5525849 Fax: (251-11) 5525855  
Website: [www.africa-union.org](http://www.africa-union.org)

---

**DEUXIEME SESSION DE LA CONFERENCE  
DES MINISTRES AFRICAINS DE TRANSPORT  
RESPONSIBLE FOR TRANSPORT  
21 – 25 NOVEMBRE 2011  
LUANDA (ANGOLA)**

**AU/TPT/EXP/2A2 (II)**

**POLITIQUE AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE**

**POLITIQUE AFRICAINE D'AVIATION CIVILE**

| <b><u>CHAPITRES</u></b>                          | <b><u>TABLE DE MATIERES</u></b>  | <b><u>PAGES</u></b> |
|--|--|---------------------|
| <b><u>PARTIE I: DISPOSITIONS GENERALES</u></b>   |  |                     |
| <b>CHAPITRE I</b>                                | CONTEXTE.....  | <b>2</b>            |
| <b>CHAPITRE II</b>                               | OBJECTIFS DE L'AVIATION CIVILE EN AFRIQUE .....                                    | <b>11</b>           |
| <b>CHAPITRE III</b>                              | CADRE INSTITUTIONNEL D'EXECUTION, D'EXAMEN ET<br>DE MODIFICATION DE LA PAFAC ..... | <b>14</b>           |
| <b><u>PARTIE II: DISPOSITIONS TECHNIQUES</u></b> |  |                     |
| <b>CHAPITRE IV</b>                               | LÉGISLATION ET CADRE DE RÉGLEMENTATION DE<br>L'AVIATION.....                       | <b>17</b>           |
| <b>CHAPITRE V</b>                                | TRANSPORT AERIEN.....  | <b>19</b>           |
| <b>CHAPITRE VI</b>                               | AEROPORTS.....   | <b>30</b>           |
| <b>CHAPITRE VII</b>                              | SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE ET<br>MÉTÉOROLOGIE.....                            | <b>33</b>           |
| <b>CHAPITRE VIII</b>                             | SECURITE AERIENNE.....   | <b>38</b>           |
| <b>CHAPITRE IX</b>                               | SURETÉ AÉRIENNE.....   | <b>42</b>           |
| <b>CHAPITRE X</b>                                | ENVIRONNEMENT.....   | <b>44</b>           |
| <b>CHAPITRE XI</b>                               | VALORISATION DES RESSOURCES HUMAINES.....  | <b>47</b>           |
| <b>CHAPITRE XII</b>                              | AVIATION FINANCING.....  | <b>49</b>           |
| <b><u>PART III : AUTRES DISPOSITIONS</u></b>     |  |                     |
| <b>CHAPITRE XIII</b>                             | SYSTEME DE TRANSPORT INTERMODAL.....   | <b>52</b>           |
| <b>CHAPITRE X IV</b>                             | LIEN DE L'AVIATION CIVILE AVEC LES AUTRES<br>SECTEURS SOCIO-ECONOMIQUES.....       | <b>53</b>           |

## **PARTIE I: DISPOSITIONS GENERALES**

### **CHAPITRE I**

#### **1.0 CONTEXTE**

#### **1.1. EVOLUTION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

- 1.1.1. Après la fin de la 2<sup>nde</sup> Guerre mondiale, l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a été créée avec la signature de la Convention sur l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), le 7 Décembre 1944. L'objectif de l'OACI, désormais une institution spécialisée des Nations Unies, est de promouvoir le développement d'une aviation civile sûre, sécurisée, régulière, efficace, économique et internationale. Les questions relatives aux SARPs (normes et pratiques recommandées) de l'OACI pour la réglementation de l'industrie doivent être appliquées par les Etats signataires. Presque tous les États africains sont des États signataires de l'OACI.
- 1.1.2. En plus des SARPs, il existe d'autres instruments du droit aérien international, qui comprennent les conventions, traités et protocoles adoptés dans le domaine de l'aviation civile et qui doivent être ratifiés, adaptés et respectés par les Etats signataires de l'OACI (voire liste en annexe 2).
- 1.1.3. Conformément à l'article 55 de la Convention de Chicago, l'OACI a créé les commissions régionales de l'aviation civile d'Afrique (CAFAC), d'Amérique latine (CLAC), du Monde Arabe (ACAC) et d'Europe (CEAC). Lors du sommet de l'Organisation de l'Union africaine (OUA) qui a eu lieu en 1975 à Kampala, la CAFAC a été adoptée en tant qu'institution spécialisée de l'Union africaine dans le domaine de l'aviation civile.
- 1.1.4. Depuis la création de l'OACI, l'aviation civile internationale a soutenu une croissance impressionnante en termes de nombre de compagnies aériennes, leurs réseaux de routes, de passagers et de fret transporté ainsi qu'un meilleur record enregistré en matière de sûreté et une meilleure qualité de services. Traditionnellement, les gouvernements avaient la propriété des compagnies aériennes jusque dans les années 1970, lorsque les Etats Unis ont initié l'idéologie de la dérégulation pour supprimer les restrictions et encourager la concurrence dans l'aviation civile. Dans les années 1980, beaucoup plus de pays ont embrassé l'idée de libéralisation et de privatisation des services aériens et l'accès aux marchés du transport aérien et cela a attiré la participation du secteur privé avec l'injection de capitaux supplémentaires dans l'industrie. La libéralisation et la privatisation ont catalysé l'émergence de mega-transporteurs et des alliances entre compagnies aériennes améliorant ainsi leur capacité à concurrencer de manière avantageuse.



## 1.2. DEVELOPPEMENT ET DEFIS DE L'AVIATION CIVILE EN AFRIQUE

- 1.2.1. L'Afrique est classé le deuxième continent le plus vaste et le plus peuplé au monde après l'Asie. L'Afrique a un territoire vaste qui est d'environ 30.370.000 km<sup>2</sup> y compris les îles adjacentes. Elle couvre 6% de la superficie terrestre totale et environ 20,4% de la superficie totale des terres, avec environ un (1) milliard de personnes (en 2009) qui représente environ 14,72% de la population mondiale.
- 1.2.2. L'Afrique est dotée de vastes ressources naturelles. En termes de pourcentages, elle compte pour 90% de cobalt, 90% de platine, 50% d'or, 98% de chrome, 70% de tantalite, 64% de manganèse et 33% d'uranium et de grandes réserves de diamant et de bauxite.
- 1.2.3. Nonobstant les ressources abondantes, la plupart des pays africains sont encore relativement pauvres et le continent continue d'enregistrer des statistiques de sous-développement et de pauvreté. Bien que de multiples raisons historiques et politico-économiques défavorables pourraient être avancées pour justifier son rendement insatisfaisant, bien de supérieurs indicateurs socio-économiques pourraient être atteints si les États africains mettent en commun leurs efforts pour promouvoir et mettre en œuvre des stratégies communes pour l'exploitation des potentialités du continent.
- 1.2.4. Comme beaucoup d'autres secteurs en Afrique, l'aviation civile est en retard et fonctionne bien en dessous de sa part de marché de l'aviation civile internationale. Les compagnies aériennes africaines sont généralement sous-capitalisées, exploitent des réseaux de route étroite et une flotte de petits avions en vieillissement, faibles et incapables de rivaliser avec les méga-transporteurs mondiaux. Pour inverser cette tendance et faciliter la croissance de leur aviation civile, des dirigeants africains doivent continuer à créer un environnement favorable et propice qui attire les investissements privés en capital du secteur de l'industrie. Cela souligne le besoin urgent pour les États africains à forger une approche commune de l'aviation civile.
- 1.2.5. Bien que durant la dernière décennie, le transport aérien en Afrique ait augmenté de 6,6%, ce qui en fait la région qui a enregistré la croissance la plus rapide après le Moyen-Orient, les chiffres absolus du trafic demeurent relativement très faibles en raison de l'existence d'une base très réduite. Par exemple, en 2008, l'Afrique ne représentait que 3% du trafic mondial. Bien que son PIB devrait croître au taux de 4,5% en 2011 comparativement au taux moyen mondial de 3,7%, le potentiel de l'Afrique est indéniable, mais pour réaliser le plein potentiel, beaucoup de défis restent à surmonter.
- 1.2.6. Parmi les problèmes nombreux et complexes auxquels est confrontée l'aviation civile africaine, la sécurité reste l'un des plus graves dans la plupart des états en raison de l'inefficacité des mécanismes de supervision de la sécurité, des lacunes au niveau des aéroports et des systèmes de

navigation aérienne etc. qui, collectivement, conduisent à des taux d'accidents des plus élevés mondialement. Le problème de sécurité est aggravé par la présence inquiétante des pavillons de complaisance entre autres malversations qui appellent à l'harmonisation immédiate et à des mesures correctives.

- 1.2.7. L'Afrique est aux prises avec des défis de sécurité de l'aviation en raison notamment de systèmes limités pour atténuer les menaces nouvelles et naissantes contre l'aviation civile. Dans le même temps des mesures doivent être prises pour minimiser l'impact du transport aérien sur l'environnement, vu que des normes internationales plus sévères sont imposées. Par ailleurs, il y a un manque croissant de personnel qualifié qui est aggravé par l'attraction par d'autres marchés communément appelée «fuite des cerveaux» et une forte rotation des cadres moyens et supérieurs en particulier dans les institutions gouvernementales.
- 1.2.8. Une analyse attentive des problèmes de l'aviation civile en Afrique indique l'existence de points communs dans presque tous les Etats et menant à la conclusion que la collaboration et la coordination entre les Etats de l'Afrique se traduirait par l'optimisation des ressources rares.

### **1.3. CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE DE L'AVIATION CIVILE**

- 1.3.1. Le transport aérien est une industrie innovante qui anime le progrès économique et social. Il relie les personnes, les pays et les cultures; fournit un accès aux marchés mondiaux et facilite le commerce et le tourisme. L'aviation fournit le réseau de transport le plus rapide dans le monde entier, ce qui la rend indispensable pour les affaires mondiales et le tourisme facilitant ainsi la croissance économique, en particulier dans les pays en développement.
- 1.3.2. Quelque 2.000 compagnies aériennes à travers le monde exploitent une flotte totale de 23 000 avions et servent environ 3.750 aéroports à travers un réseau de routes de plusieurs millions de kilomètres gérés par environ 160 opérateurs de navigation aérienne. Les transporteurs aériens assurent le transport de plus de 2,2 milliards de passagers par an, tandis que les aéroports assurent la desserte d'environ 4 milliards de passagers par an qui comprend le départ, l'arrivée et en transit des passagers. La valeur totale des marchandises transportées par voie aérienne représente 35% de tous les échanges internationaux. Plus de 40% des touristes internationaux voyagent maintenant en avion.
- 1.3.3. L'industrie du transport aérien génère directement 5,5 millions d'emplois au niveau mondial et contribue directement à raison de 408 milliards de dollars du PIB mondial. Tout comme elle contribue à raison de 1,1 trillion de dollars du PIB mondial par le biais de ses impacts directs, indirects et induits – soit l'équivalent de 2,3% du PIB mondial.
- 1.3.4. L'industrie du transport aérien a généré, en 1988, un total de 32 millions d'emplois dans le monde, à travers ses impacts directs, indirects, induits et

catalytiques. L'impact économique mondial de l'aviation (direct, indirect, induit et catalytique) est estimé à 3560 milliards de dollars, soit l'équivalent à 7,5% du Produit intérieur brut mondial (PIB). En ce qui concerne l'Afrique, en 2006, l'industrie du transport aérien a généré environ 430.000 emplois en Afrique et a contribué pour plus de 9,2 milliards de dollars du PIB de l'Afrique (impacts directs, indirects et induits). Si les impacts catalytiques sont inclus, le nombre d'emplois augmenterait à 3,3 millions et le PIB de 67 milliards de dollars. Dans le monde, l'Afrique représente 10% du total des emplois et de 2% du PIB généré par l'industrie du transport aérien, y compris les impacts catalytiques.

#### **1.4. TENDANCES MONDIALES DE L'AVIATION CIVILE**

- 1.4.1. La libéralisation et la concurrence ont touché tous les aspects de l'industrie aéronautique et contribué à élever la prise de conscience, les attentes et les choix et en même temps protégé les droits des consommateurs. Une concurrence saine a promu la sûreté, la sécurité, la qualité efficiente de services et dans une certaine mesure la protection de l'environnement.
- 1.4.2. Il va sans dire que la libéralisation et la privatisation ont conduit à la réduction constante du contrôle étatique des affaires de l'aviation. Les États se limitent à mettre en place des politiques, à appliquer les réglementations et assurer la protection du public et des consommateurs ainsi qu'à mettre en œuvre de politiques pragmatiques pour faciliter une saine concurrence.
- 1.4.3. De nombreux autres États collaborent entre eux par la création de centres régionaux, interrégionaux et d'autres partenariats stratégiques basés sur des intérêts économiques communs. Cela encourage l'harmonisation des réglementations, l'intégration et la gestion d'actifs, la mise en commun des ressources, etc. qui favorisent la croissance de l'aviation civile, faisant ainsi bénéficier les organismes concernés et les consommateurs.

#### **1.5. STRUCTURE DE L'AVIATION CIVILE EN AFRIQUE**

##### **1.5.1. L'UNION AFRICAINE/ETATS**

- 1.5.1.1. L'Union africaine (UA) est une organisation d'États africains créée pour:
- accélérer l'intégration politique et socio-économique du continent;
  - promouvoir et défendre les positions africaines communes sur les questions d'intérêt du continent et ses peuples;
  - réaliser la paix et la sécurité en Afrique;
  - promouvoir les institutions démocratiques, la bonne gouvernance et les droits de l'homme.

- 1.5.1.2. L'UA est chargée de l'élaboration des politiques pour l'industrie aéronautique en Afrique. L'Assemblée de l'UA, composée de tous les chefs d'État ou de gouvernement des États membres, est l'organe suprême de décision de l'UA.
- 1.5.1.3. Les Communautés économiques régionales (CER) rassemblent les pays en sous-régions pour permettre l'intégration économique. Il existe actuellement huit CER reconnues par l'UA, qui ont été mises en place par un traité régional séparé et qui sont:
- l'Union du Maghreb arabe (UMA) ;
  - le Marché commun pour l'Afrique orientale et australe (COMESA) ;
  - la Communauté des Etats sahélo-sahariens (CEN-SAD) ;
  - la Communauté Est Africaine (EAC) ;
  - la Communauté économique des Etats d'Afrique centrale (CEEAC) ;
  - la Communauté économique des Etats d'Afrique occidentale (CEDEAO) ;
  - l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD) ;
  - la Communauté du développement de l'Afrique australe (SADC).
- 1.5.1.4. L'adhésion aux différentes CER a engendré beaucoup de recouvrements et a créé la coordination et l'harmonisation des défis. Bien que les CER aient joué un rôle clé dans la mise en œuvre des grandes décisions de l'aviation civile, y compris la décision de Yamoussoukro (DY).

## 1.5.2. **LES RÉGULATEURS**

- 1.5.2.1. Les Autorités de l'aviation civile (AAC) sont investies de la responsabilité de réglementation et de supervision de l'industrie aéronautique. Les AAC assurent le respect par l'industrie des politiques nationales et des SARP de l'OACI.
- 1.5.2.2. Certains États ont mis en commun leurs ressources pour constituer les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) afin d'augmenter leurs capacités de réglementation et de surveillance, tels que l'Agence de surveillance de la sûreté et la sécurité de l'aviation civile (CASSOA), de l'EAC et l'organisation de surveillance de la sécurité aérienne du Groupe de l'Accord de Banjul (BAGASOO).

## 1.5.3. **COMPAGNIES AERIENNES**

- 1.5.3.1. Les compagnies aériennes en Afrique sont les principaux intervenants dans l'industrie de l'aviation qui sont chargés de fournir des services aériens réguliers et non réguliers à l'intérieur et à l'extérieur du continent.
- 1.5.3.2. De nombreuses compagnies aériennes africaines sont membres de l'Association des Compagnies Aériennes Africaines (AFRAA), une association chargée de la protection de l'intérêt général des compagnies aériennes membres. L'AFRAA travaille en étroite collaboration avec l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA), une association de

compagnies aériennes internationales dont la mission est de représenter, diriger et servir l'industrie mondiale du transport aérien.

#### 1.5.4. **AÉROPORTS**

1.5.4.1. Les Autorités aéroportuaires en Afrique sont responsables de l'aménagement et la gestion des aéroports. La plupart des autorités aéroportuaires sont membres du Conseil international des aéroports d'Afrique (ACI Afrique), une branche de l'ACI, qui est un organisme sans but lucratif, dont l'objectif est de faire progresser les intérêts des aéroports et de promouvoir l'excellence dans la gestion et l'exploitation des aéroports.

#### 1.5.5. **LES OPERATEURS DE LA NAVIGATION AERIENNE**

1.5.5.1. Les agences de navigation aérienne sont responsables de la fourniture de services de navigation aérienne (SNA), des installations (en- route et aéroport), des services du trafic aérien, des services d'information aéronautique (AIS) et dans certains cas, la coordination de la recherche aéronautique et de sauvetage. Ces services, dans la plupart des pays, sont fournis par des directions au sein des autorités de l'aviation civile.

1.5.5.2. Certains États ont constitué des groupes pour fournir des services conjoints de navigation aérienne tels que l'Agence pour la Sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) qui est basée à Dakar et à laquelle adhèrent 17 pays et la Roberts FIR qui fournit des services pour la Guinée, le Libéria et la Sierra Leone.

1.5.5.3. Des agences de navigation aérienne sont membres de l'organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), une association mondiale qui représente les intérêts des fournisseurs de SNA du monde entier.

#### 1.5.6. **LES AUTRES INTERVENANTS**

1.5.6.1. Les autres intervenants regroupent les organismes de formation aéronautique, les organisations de maintenance des aéronefs, les sociétés d'assistance au sol, les entreprises de restauration, les sociétés de leasing, etc.

1.5.6.2. De nombreuses associations professionnelles jouent également un rôle majeur dans le développement de l'industrie en Afrique. Ils comprennent la Fédération internationale des Associations de Pilotes (IFALPA), la Fédération internationale des Associations de contrôleurs aériens (IFATCA), et la Fédération internationale des Associations des Ingénieurs des Services de la circulation aérienne (IFATSEA), etc.

#### 1.5.7. **PARTICIPATION DU SECTEUR PRIVÉ**

1.5.7.1. Avec l'avènement de la libéralisation et la demande croissante des ressources gouvernementales de la part d'autres secteurs plus sensibles

des économies nationales et les besoins énormes en services sociaux et financements pour l'infrastructure aéronautique rendent inéluctable l'implication du secteur privé dans les entreprises aéronautique. En plus de l'investissement en capital, le secteur privé apporte une expertise dans l'industrie.

- 1.5.7.2. L'implication du secteur privé peut prendre la forme de Partenariat Public Privé (PPP), de commercialisation complète, de "sociétarisation", de concessionariat, de privatisation, etc.

## **1.6. L'INTÉGRATION AFRICAINE**

- 1.6.1. L'unité souhaitée est également de promouvoir la coopération dans tous les domaines de l'activité humaine dans le but d'élever le niveau de la population africaine, maintenir et améliorer la stabilité économique, favoriser les relations étroites et pacifiques entre les Etats membres et contribuer à l'avancement, le développement et l'intégration économique du continent et, enfin harmoniser les politiques entre les CER existantes et d'autres groupements économiques.

- 1.6.2. Ces groupements économiques régionaux ont fourni d'excellentes plateformes pour les efforts de coopération afin de résoudre les défis de sécurité en Afrique. Il s'agit notamment de l'application de la sécurité coopérative opérationnelle et continue des programmes de développement de la navigabilité (COSCAP) de la Communauté d'Afrique centrale économique et monétaire (CEMAC), de l'Union Economique et Monétaire d'Afrique de l'Ouest (UEMOA), de la SADC, du Groupe de l'Accord de Banjul, des projets de la sécurité aérienne de l'EAC, de COMESA et du projet CNS/ATM de gestion de la communication de la navigation et de la surveillance de la circulation aérienne.

## **1.7. INITIATIVES DE L'AVIATION CIVILE EN AFRIQUE**

- 1.7.1. Il y a eu quelques initiatives conjointes de l'aviation en Afrique même si leur mise en œuvre a été minime. Certaines des initiatives récentes et actuelles sont abordées ci-après.
- 1.7.2. La Déclaration de Yamoussoukro sur une nouvelle politique du transport aérien africain de 1988, qui visait une fusion progressive des compagnies aériennes africaines en entités plus grandes, plus efficaces et plus compétitives à travers des activités et des opérations conjointes.
- 1.7.3. La Décision de Yamoussoukro (DY) relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro par la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien. L'objectif de la DY est d'harmoniser les politiques de transport aérien et le libre échange des droits de trafic sur le marché intra-africain.

1.7.4. Plusieurs résolutions, déclarations et plans d'action ont été adoptés par différentes conférences des ministres africains de l'aviation civile dont les plus importantes :

- Sun City, Afrique du Sud, 2005; suivi de la mise en œuvre de la DY ;
- Libreville, Gabon, 2006; adoption du Plan d'action de Libreville qui fixe des objectifs pour les taux d'accident et est considéré comme une politique africaine externe pour la négociation avec les tiers ;
- en 2007, la Déclaration d'Addis-Abeba sur la sécurité de l'aviation civile en Afrique ;
- en 2010, la déclaration conjointe d'Abuja, une feuille de route pour contrer la nouvelle menace émergente pour l'aviation civile adoptée conjointement par l'UA, CAFAC, l'OACI et d'autres non états d'Afrique non membres de l'OACI.

1.7.5. Les déclarations des Almadies (Sénégal) et de Gauteng (Afrique du Sud) adoptées par les fournisseurs africains de services de trafic aérien pour la collaboration dans les opérations CNS / ATM, y compris la notion du ciel unique.

1.7.6. Existèrent également d'autres initiatives élaborées et mises en œuvre en Afrique par d'autres États et organisations, telles que le plan d'application global régional de l'OACI et le projet de la Banque mondiale pour le transport aérien durable en Afrique, COSCAP, IOSA de l'IATA et de ASET, l'initiative des USA pour un ciel sécurisé pour l'Afrique, l'UE etc.

#### 1.7.7. **Plan AFI de l'OACI**

1.7.7.1. Le Plan global et régional pour la mise en œuvre régionale de la sécurité aérienne en Afrique (Plan AFI) qui fut adopté par la 36<sup>ème</sup> assemblée de l'OACI pour remédier aux lacunes de sécurité de l'aviation en Afrique. Le Plan AFI est mis en œuvre à travers trois domaines prioritaires:

1. permettre aux États d'établir et de maintenir des systèmes efficaces et durables de supervision de la sécurité;
2. aider les États à résoudre les carences identifiées dans un délai raisonnable;
3. améliorer la culture de sécurité aéronautique des fournisseurs africains de services aéronautiques.

1.7.7.2. La mise en œuvre du Plan AFI a été intégrée dans le programme d'activités de l'OACI et de ses bureaux régionaux en Afrique.

### 1.8. **LA NÉCESSITÉ D'UNE POLITIQUE DE L'AVIATION CIVILE AFRICAINE**

- 1.8.1. Malgré les nombreuses initiatives et les efforts pour promouvoir l'aviation civile en Afrique, le succès global enregistré a été trop infime et assez lent, en raison principalement du manque de volonté politique ainsi que des contraintes institutionnelles et procédurales. Les initiatives ne sont, en général, pas coordonnées et ont généralement des perspectives et des objectifs différents qui constituent des défis connexes insurmontables de politique de mise en œuvre. Pour concevoir une meilleure réflexion et des politiques applicables, il est nécessaire de mettre en place un cadre politique cohérent qui, entre autres, met en exergue et sollicite l'engagement politique nécessaire.
- 1.8.2. L'Afrique devra donc avoir une politique de l'Aviation civile (AFCAP) qui fournit le cadre et de la plate-forme pour la formulation, la collaboration et l'intégration des initiatives / programmes nationaux et multinationaux dans divers aspects de l'aviation civile.
- 1.8.3. L'AFCAP devrait être un document-cadre entier qui mobilise et renforce l'engagement politique des Etats africains à travailler ensemble grâce à la feuille de route convenue avec l'objectif de positionnement des transports aériens africains dans l'économie mondiale. Une politique qui doit prévoir l'autonomisation appropriée des organes techniques nationaux et régionaux pour leur permettre de s'acquitter efficacement de leurs responsabilités.
- 1.8.4. Les décideurs politiques nationaux utiliseront la PAFAC comme un guide pour l'élaboration de politiques nationales et régionales favorisant ainsi l'harmonisation. Ce qui permettra à l'Afrique de répondre à la complexité de la mondialisation en forgeant un changement de paradigme du marché national au marché commun régional; des opérations interétatiques au commerce intra-africain; de la compétition régionale à la concurrence mondiale.
- 1.8.5. Le document de politique devrait aborder, entre autres, les questions suivantes:
  - a. une vision et des objectifs stratégiques pour l'aviation civile africaine ;
  - b. des objectifs spécifiques pour amener l'Afrique à égalité avec le reste du monde, notamment en matière de sécurité, de trafic aérien et de statistiques économiques ;
  - c. des objectifs, déclarations de politique et stratégies communs pour la gestion des différents aspects de l'aviation civile: la sécurité, la gestion de l'espace aérien, le transport aérien, etc.
  - d. un lien avec d'autres secteurs socio-économiques, par exemple le tourisme, le commerce, pour renforcer la demande pour le transport aérien ;



- e. une approche commune pour les relations extérieures et opérations à l'étranger ;
- f. une procédure d'examen périodique, le suivi de la mise en œuvre des politiques et l'adoption des règlements et plans d'action qui peuvent être nécessaires ;
- g. la délégation de l'autorité, si nécessaire, des chefs de gouvernement à la conférence des Ministres, la Commission de l'UA, la CAFAC, etc.

## **CHAPITRE II**

### **OBJECTIFS DEL'AVIATION CIVILEEN AFRIQUE**

#### **2.0. PRÉAMBULE**

2.0.1. L'industrie du transport aérien est devenue stratégiquement importante pour l'Afrique. C'est parce que l'Afrique dépend principalement du transport aérien pour relier les personnes les unes avec les autres sur son vaste et complexe territoire ainsi que le reste du monde, une industrie de l'aviation sûre, sécurisée et efficace est donc indispensable dans le soutien des affaires, du commerce, du tourisme, de la culture et des activités sociales qui contribuent de manière significative à la croissance économique de l'Afrique et à sa prospérité.

2.0.2. Les principaux rôles de l'UA, de la CAFAC et des États membres en matière d'aviation civile sont de fournir un environnement favorable à la croissance de l'industrie et à la sécurité des opérations à travers:

- l'adoption de politiques qui encouragent la croissance dynamique;
- l'amélioration de la supervision de la sécurité grâce à des mécanismes de coopération et de collaboration;
- une gestion prudente des aéroports et de la sécurité aérienne;
- une gestion efficace des espaces aériens;
- le développement des ressources humaines;
- le développement des infrastructures ;et
- la participation croissante du secteur privé, etc.

## **2.1. VISION POUR L'AVIATION CIVILE AFRICAINE**

2.1.1. La vision de l'aviation civile africaine doit avoir comme but "de favoriser une industrie aéronautique sûre, sécuritaire, efficace, rentable, durable et écologique"

## **2.2. LA PORTEE POLITIQUE DE L'AVIATION CIVILE AFRICAINE**

2.2.1. La volonté des États membres est d'avoir une politique africaine commune de l'aviation civile pour la promotion d'une approche harmonisée en vue de gérer les divers aspects de l'aviation civile, y compris la protection de la sécurité, l'efficacité et de l'environnement, etc.

2.2.2. L'Union africaine doit adopter des politiques qui favoriseraient les ententes de collaboration pour le développement durable de l'aviation civile sur le continent.

2.2.3. Toutes les politiques de l'aviation civile des États membres et des CER doivent être compatibles avec les dispositions de l'AFCAP.

2.2.4. Pour atteindre ces objectifs, les éléments suivants doivent être accomplis:

- (i) les États membres doivent harmoniser leurs politiques nationales d'aviation civile et celles des Communautés économiques régionales avec les dispositions de la présente politique ;
- (ii) la CAFAC devra mettre en place des mécanismes nécessaires pour la révision périodique de cette politique pour s'assurer qu'elle est conforme et adaptée aux évolutions contemporaines de l'industrie ;
- (iii) la CAFAC devra mettre en place le forum nécessaire pour faciliter l'échange régulier d'idées et d'expériences pour cultiver et renforcer les relations et l'interface entre la CAFAC, les CER, les RSOO et les autres intervenants.

## **2.3. OBJECTIFS STRATEGIQUES**

2.3.1. Les objectifs stratégiques de l'aviation civile en Afrique doivent être comme suit:

- a. encourager le développement durable du transport aérien en Afrique ;
- b. améliorer la sécurité de l'aviation civile en Afrique ;
- c. renforcer la sécurité de l'aviation civile en Afrique ;
- d. garantir un développement durable des ressources humaines pour l'aviation africaine ;
- e. renforcer la primauté du droit dans l'aviation africaine.

## **2.4. DOMAINES CLES DE PERFORMANCE ET INDICATEURS**

2.4.1. Les indicateurs de performance clés pour l'aviation civile africaine doivent être comme suit:

2.4.1.1. Indicateurs de performance de sécurité:

1. nombre d'accidents et d'incidents majeurs;
2. nombre d'accidents mortels;
3. le taux d'accidents dans la Région AFI par rapport à la moyenne mondiale;
4. niveau de maturité de gestion de la sécurité ;
5. les capacités de supervision des autorités de l'aviation civile.

2.4.1.2. Indicateurs de performance du trafic aérien:

1. mouvements d'aéronefs-arrivées et départs ;
2. le trafic de passagers et de fret ;
3. part de marché international ;
4. facteur de charge moyenne pour les transporteurs aériens africains ;
5. liaisons africaines.

## **2.5. OBJECTIFSET STRATEGIES**

2.5.1. Sur la base des domaines de performance clés et des indicateurs, la CAFAC, en collaboration avec les États, doit périodiquement mettre en place des objectifs mesurables à atteindre par l'aviation civile africaine. Ces objectifs doivent être inclus dans les listes qui seront annexées à la présente politique.

2.5.2. La CAFAC doit surveiller, examiner et rendre compte de la réalisation des objectifs à sa séance plénière et au Comité des Ministres chargés de l'aviation civile.

2.5.3. Les stratégies suivantes doivent être adoptées:

- (i) renforcement des capacités de surveillance réglementaire et la sécurité des États membres par la création de CAA efficaces autonomes et /ou la mise en place des RSOO;
- (ii) le développement, la formation et le maintien du personnel aéronautique qualifié;
- (iii) renforcement des opérateurs et transporteurs aériens à travers la création d'un environnement propice ;et
- (iv) le renforcement et la responsabilisation de la CAFAC pour lui permettre d'aider les États à se conformer aux SARP de l'OACI et d'appliquer la pleine mise en œuvre de cette politique, de la DY et de toute autre résolution adoptée par l'UA.

### **CHAPITRE III**

#### **CADRE INSTITUTIONNEL D'EXECUTION, D'EXAMEN ET DE MODIFICATION DE L'AFACAP**

- 3.0.** L'AFACAP est un document cadre global et concis de politique qui forme la base des programmes régionaux, plans d'action, règles communes, règlements et directives africains.
- 3.1. LES INSTITUTIONS SUIVANTES SONT PARTIES PRENANTES DANS LA MISE EN ŒUVRE DE LA AFACAP:**
- 3.1.1. LE SOMMET DES CHEFS DE GOUVERNEMENT**
- 3.1.1.1. Le sommet des chefs d'Etat et de gouvernement de l'Union africaine a le pouvoir politique ultime d'adoption de l'AFACAP sur recommandation du Comité des ministres chargés de l'aviation civile.
- 3.1.2. LE COMITÉ DES MINISTRES**
- 3.1.2.1. Le Comité des Ministres approuve La PAFAC et adopte l'AFACAP amendements s'y rapportant. Le Comité examine les rapports sur l'application de la AFACAP en ses sessions ordinaires. Le Comité doit également assurer un examen complet de l'AFACAP au moins une fois tous les 10 ans. Les plans d'action adoptés par les ministres doivent être en conformité avec l'AFACAP.
- 3.1.3. LA COMMISSION DE L'UNION AFRICAINE**
- 3.1.3.1. La CUA a la responsabilité fonctionnelle de conseiller le Comité des Ministres dans l'élaboration, l'examen et la modification de l'AFACAP grâce aux les conseils techniques de la CAFAC. Il est de la responsabilité de la CUA de garantir l'harmonie entre la PAFAC, les actes constitutifs et autres politiques de transport adoptés par l'UA, les CER et les Etats membres. L'UA devra également s'assurer que les autres secteurs économiques n'adoptent pas des politiques qui ont un effet négatif sur la croissance de l'aviation civile.
- 3.1.4. LA COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE(CAFAC)**
- 3.1.4.1. La CAFAC en tant qu'institution spécialisée de l'UA doit servir de conseiller technique à la CUA et au Comité des Ministres sur toutes les questions relatives à l'examen et la mise en œuvre de l'AFACAP. À cet égard, la CAFAC est chargée de la coordination avec les États, les CER et les autres groupes d'intervenants, et de présenter des rapports réguliers sur l'état de mise en œuvre de l'AFACAP au Comité des Ministres et à la plénière de la CAFAC. Les programmes de travail et les plans d'action et de règlements harmonisés de la CAFAC doivent être en conformité avec la PAFAC.

### 3.1.5. **ÉTATS MEMBRES**

3.1.5.1. Les États membres veilleront à la mise en œuvre de l'AFCAP au niveau national et dans leurs activités bilatérales et multilatérales d'aviation civile. L'AFCAP devrait servir de guide pour les États dans le développement de politiques nationales d'aviation civile. Les États doivent donc revoir leurs politiques existantes et élaborer des politiques futures en conformité avec les dispositions de l'AFCAP.

### 3.1.6. **LES COMMUNAUTES ECONOMIQUES REGIONALES (CER)**

3.1.6.1. Les CER doivent coordonner la mise en œuvre de l'AFCAP dans leurs régions. L'AFCAP devra servir de guide pour celles des CER qui souhaitent adopter des politiques régionales d'aviation civile. Les CER doivent donc revoir leurs politiques actuelles et futures, leurs plans d'action et réglementation dans le domaine de l'aviation civile afin de s'assurer qu'ils sont en conformité avec la AFCAP.

### 3.1.7. **AUTRES ORGANISMES REGIONAUX**

3.1.7.1. La prolifération des organisations régionales dans le domaine de l'aviation civile devra être découragée, et dans la mesure du possible, la CAFAC devra être habilitée comme organisme responsable de toutes les questions techniques dans le domaine de l'aviation civile. Toutefois, lorsque d'autres organismes régionaux par exemple le NEPAD, le NPCA et la CEA, sont impliqués dans les questions d'aviation civile, leurs activités doivent être coordonnées avec la CAFAC pour éviter les chevauchements et la confusion. De telles activités doivent être en conformité avec l'AFCAP.

### 3.1.8. **LES OPERATEURS D'AVIATION CIVILE**

3.1.8.1. Tous les opérateurs d'aviation civile doivent favoriser la mise en œuvre effective de l'AFCAP dans leurs domaines d'activités et garantir que l'esprit de l'AFCAP est respecté.

### 3.1.9. **COMPAGNIES AERIENNES**

3.1.9.1. L'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) doit coordonner les activités des compagnies aériennes africaines dans le cadre de l'AFCAP et être leur porte-parole eu 'égard à leurs opinions, intérêts et défis dans la mise en œuvre de l'AFCAP.

### 3.1.10. **AÉROPORTS**

3.1.10.1. Les exploitants africains d'aéroports sont invités à se rassembler de préférence sous un organisme fédératif panafricain (Association) pour faire préserver les intérêts des exploitants d'aéroport et faciliter la mise en œuvre harmonisée de l'AFCAP. D'ici là, les aéroports peuvent coordonner leurs activités régionales par le biais de l'ACI-Afrique.

**3.1.11. LES FOURNISSEURS DE SERVICE DE NAVIGATION AERIENNE(ANSP)**

3.1.11.1. Les ANSP sont encouragés à se réunir de préférence dans le cadre d'une organisation / association panafricaine pour coordonner leurs vues et leurs intérêts et favoriser la mise en œuvre harmonisée de l'AFCAP. D'ici là les ANSP peuvent coordonner leurs activités régionales à travers la CANSO-Afrique.

**3.2. EXAMENET MODIFICATION DE L'AFCAP**

3.2.1. L'aviation est une industrie internationale hautement dynamique et complexe. Par conséquent l'AFCAP n'est pas conçue pour être un document statique. Beaucoup de développements critiques nécessitent un examen périodique et la modification de l'AFCAP. Les développements suivants peuvent nécessiter une révision de l'AFCAP:

- a) l'évolution politique et les nouvelles politiques adoptées par l'Union africaine qui ont un impact sur l'aviation civile ;
- b) les nouveaux développements dans l'aviation civile internationale qui ont un impact sur l'aviation civile africaine ;
- c) les nouvelles politiques adoptées par l'OACI et d'autres organisations internationales auxquelles les Etats africains sont signataires ;
- d) si un besoin est identifié dans des politiques plus détaillées pour guider les Etats, réglementer ou délimiter les compétences dans les aspects spécifiques de l'aviation civile ;
- e) quand un besoin est identifié pour la création de toutes nouvelles institutions régionales dans le domaine de l'aviation civile ;
- f) examen périodique complet pour incorporer les décisions, résolutions et autres politiques adoptées par le Comité des Ministres.

**3.3. PROCÉDURE DE RÉVISION ET DE MODIFICATION DE L'AFCAP**

3.3.1. L'examen et /ou la modification de l'AFCAP peut être entrepris suivant les directives du Comité des Ministres sur recommandation de la CUA et/ ou de la CAFAC

3.3.2. Les Etats et les CER peuvent demander une révision de la Politique. La CUA et la CAFAC doivent fournir des conseils suite à de telles demandes.

3.3.3. Les autres intervenants de l'aviation peuvent proposer des amendements à l'AFCAP. Toutefois, ces propositions doivent être examinées par la CAFAC qui doit fournir un avis technique sur les modifications proposées.

### **3.4. PÉRIODE DE RÉVISION COMPLÈTE ET MODIFICATION DE L'AFCA**

- 3.4.1. Un examen complet de l'AFCA doit être effectué au moins une fois tous les dix ans.

## **PARTIE II: DISPOSITIONS TECHNIQUES**

### **CHAPITRE IV**

#### **LÉGISLATION ET CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'AVIATION**

#### **4.0 PRÉAMBULE**

- 4.0.1 La Convention de Chicago et ses annexes constituent la législation de base qui régit la conduite des affaires internationales de l'aviation civile. En outre, d'autres instruments tels que les conventions et protocoles ont été conclus dans des domaines spécifiques, y compris la sécurité aérienne et la responsabilité des passagers et des tiers etc.

- 4.0.2 Au niveau national, chaque État membre de l'OACI devrait promulguer sa législation aéronautique de base qui habilite la conduite et la surveillance des activités de l'aviation civile sur son territoire. Cette législation complète et efficace de l'aviation devrait être compatible avec l'environnement et la complexité de l'activité de l'aviation de l'État et d'être conforme aux exigences contenues dans la Convention de Chicago. Les États membres devraient également adapter les autres instruments internationaux du droit aérien auxquels ils sont signataires.

- 4.0.3 Les États doivent également adopter des réglementations adéquates pour répondre, au minimum, aux exigences nationales émanant de la législation aéronautique de base et prévoir standardiser les procédures opérationnelles, des équipements et des infrastructures y compris la gestion de la sécurité et les systèmes de formation ainsi que des mécanismes d'application, conformément aux SARP de l'OACI. Ces règlements en termes génériques couvrent toutes les instructions, les règles, décrets, directives, séries de lois, exigences, politiques et ordonnances.

#### **4.1 LEGISLATION**

##### **4.1.1 OBJECTIF**

- 4.1.1.1 L'objectif des États membres est de mettre en place les législations de base de l'aviation promulguées par leurs Parlements respectifs et conformément aux lois, règles et réglementations internationales en matière d'aviation.

#### 4.1.2 **DÉCLARATION DE POLITIQUE**

4.1.2.1 Les États membres ont le pouvoir de mettre en place un code de réglementation de la navigation aérienne et les CAA auront les pouvoirs d'élaborer, de dresser et de réviser les réglementations d'exploitation pour qu'elles soient compatibles avec le code de réglementation sur la navigation aérienne qui doit être en conformité avec les législations de base de l'aviation des États.

#### 4.1.3 **STRATEGIES**

4.1.3.1 Pour atteindre l'objectif, les éléments suivants doivent être accomplis:

- (i) toutes les législations existantes de l'aviation civile dans les États membres doit être revues et modifiées pour incorporer les SARP actuelles de l'OACI;
- (ii) les États membres doivent veiller à ratifier tous les instruments de droit aérien international sur l'aviation et d'intégrer leurs dispositions dans les lois nationales;
- (iii) les États membres habilite leurs CAA à faire appliquer et respecter toutes les conventions internationales, protocoles et résolutions ;
- (iv) les États membres veillent à ce que toutes leurs législations relatives à l'industrie de l'aviation soient examinées et révisées pour être en conformité avec la présente politique;
- (v) les États membres veillent la mise en œuvre en temps opportun des résolutions de l'UA et de la CAFAC.

#### 4.2 **CADRE REGLEMENTAIRE**

##### 4.2.1 **OBJECTIF**

4.2.1.1 L'objectif des États membres est de mettre en place et/ ou d'améliorer un système efficace de réglementation de l'aviation civile.

##### 4.2.2 **DÉCLARATION DE POLITIQUE**

4.2.2.1 Les États membres doivent mettre en place des systèmes efficaces et durables de supervision réglementaire.

##### 4.2.3 **STRATEGIES**

4.2.3.1 Pour atteindre l'objectif ci-dessus, les éléments suivants doivent être accomplis:



- (i) les États membres doivent mettre en place des CAA autonomes, dotées des pleins pouvoirs réglementaires d'application et de contrôle sur l'industrie sans aucune interférence ;
- (ii) les États membres veilleront à assurer un financement adéquat pour les AAC ;
- (iii) la CAFAC travaillera avec le soutien des États membres dans la mise en place d'autorités autonomes de l'aviation civile ;
- (iv) les organisations régionales de supervision de la sécurité des États membres seront des organisations sous forme collaboratives afin de renforcer leurs capacités de surveillance grâce à l'optimisation des ressources ;
- (v) toutes les résolutions de l'UA et de la CAFAC, règles et réglementations harmonisées doivent être adoptées par les États membres et les CER pour la mise en œuvre effective.

## **CHAPITRE V**

### **QUESTIONS DE TRANSPORT AERIEN**

#### **5.0. PRÉAMBULE**

- 5.0.1. Le transport aérien est devenu, à l'échelle mondiale, le moteur du développement économique durable et la croissance. Cela se fait à travers le tourisme, le commerce, la génération d'emplois, l'amélioration du niveau de vie, la réduction de la pauvreté et l'augmentation de la création de revenus. Le transport aérien est souvent le seul moyen de transport vers / depuis les zones reculées, et il favorise l'intégration sociale en reliant les personnes vivant dans ces communautés avec le reste de leur pays.
- 5.0.2. La tendance, à travers le monde, est la libéralisation des entreprises et des services de transport aérien. L'objectif de la libéralisation est de réduire et finalement éliminer les restrictions inutiles, afin de permettre l'existence de plus d'acteurs dans l'industrie et l'accès libre aux marchés. La suppression des restrictions crée un environnement favorable à des alliances et / ou des fusions entre les fournisseurs de services, améliore l'inter-connectivité entre les vols donnant ainsi aux utilisateurs plus de choix et encourageant l'utilisation des services aériens.
- 5.0.3. En Afrique, avec l'avènement de la Décision de Yamoussoukro en 1999, il y a eu la libéralisation croissante de l'accès aux marchés du transport aérien, l'harmonisation des politiques de transport aérien et le libre échange des droits de trafic.

## **5.1. LIBERALISATION DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN**

### **5.1.1. OBJECTIFS**

5.1.1.1. L'objectif des États membres est de développer une industrie du transport aérien libéralisé et concurrentiel qui répond rapidement aux dictats du marché, les développements technologiques et les tendances mondiales, et aussi d'établir un marché commun africain du transport aérien par la pleine application de la Décision de Yamoussoukro.

### **5.1.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE**

5.1.2.1. Il doit y avoir un marché libéralisé, concurrentiel et commun des transports aériens en Afrique.

### **5.1.3. STRATEGIES**

5.1.3.1. Pour atteindre les objectifs ci-dessus, les éléments suivants doivent être accomplis:

- (i) les États membres doivent veiller à la pleine mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro ;
- (ii) la CAFAC, en sa qualité d'agence d'exécution de la décision de Yamoussoukro (DY), doit travailler avec les États et les Communautés économiques régionales (CER) pour assurer la pleine mise en œuvre de la DY;
- (iii) les États membres doivent veiller à ce que toutes les politiques de transports aériens soient compatibles avec la Décision de Yamoussoukro ;
- (iv) les États membres doivent supprimer et / ou lever toutes les barrières telles que le service d'immigration, les douanes, etc., pour la libre circulation des personnes et des biens sur le continent ;
- (v) les États membres doivent encourager la coopération entre les compagnies aériennes africaines ;
- (vi) les États membres doivent encourager les investissements du secteur privé, le partenariat et la pleine participation dans les entreprises de transport aérien ;
- (vii) les États membres doivent garantir le développement des infrastructures pour faire face à la croissance du trafic actuel et futur ;

- (viii) les tarifs et droits de douane entre les Etats membres doivent être libéralisés. Les autorités respectives de l'aviation civile doit garantir à ce que les compagnies aériennes ne s'engagent pas dans un anti-trust et dans des pratiques prédatrices.

## **5.2. ACCORDS DE SERVICES AERIENS**

### **5.2.1. OBJECTIF**

- 5.2.1.1. L'objectif des Etats membres est d'être des participants actifs dans le transport aérien international et des services connexes.

### **5.2.2. DECLARATION DE POLITIQUE**

- 5.2.2.1. La négociation d'accords de services aériens avec des pays tiers doit être guidée principalement par les considérations économiques et les principes de la réciprocité qui vont assurer des chances égales et équitables.

### **5.2.3. STRATEGIES**

- 5.2.3.1. Pour atteindre cet objectif, les éléments suivants doivent être accomplis :

- (i) la négociation d'accords de services aériens entre les États membres doit être en conformité avec la DY et l'AFCAP ;
- (ii) la négociation d'accords de services aériens par les Etats membres avec les pays tiers doit être en conformité avec les directives de l'Union africaine sur la négociation externe ;
- (iii) afin de garantir des chances égales et équitables pour les compagnies aériennes africaines, tout accord de services aériens signé avec les pays tiers inclura l'option 2 des directives de l'OACI sur l'attribution des créneaux horaires qui stipule que:

«Chaque Partie doit faciliter le fonctionnement des services convenus par les compagnies aériennes désignées de l'autre partie, y compris l'octroi de créneaux horaires nécessaires d'atterrissage et de décollage qui sont soumis aux règles et réglementations nationales et internationales en vigueur, et en conformité avec le principe de chances justes et égales, de la réciprocité, de la non-discrimination et de la transparence ».

« Les deux parties doivent déployer tous les efforts pour résoudre tout différend sur la question des créneaux horaires affectant le fonctionnement des services convenus à travers la consultation et la négociation et en conformité avec les dispositions de l'article 11 (consultation) ou par le biais des dispositions de règlement des différends de l'article 8 règlement de différends) ».

### **5.3. PERMIS DE TRANSPORT AÉRIEN**

#### **5.3.1. OBJECTIF**

5.3.1.1. L'objectif des Etats membres dans l'octroi de licences de transport aérien et des permis sera de promouvoir la croissance et la saine concurrence, tout en équilibrant les intérêts de l'industrie aéronautique, les voyages des passagers et le continent dans son ensemble.

#### **5.3.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE**

5.3.2.1. Les États membres octroient les licences et permis de transport aérien aux transporteurs aériens qui remplissent les critères d'éligibilité énoncés dans la Décision de Yamoussoukro et de toute autre condition qui peut être fixée par la CAFAC.

#### **5.3.3. STRATEGIES**

5.3.3.1. Pour atteindre l'objectif ci-dessus, les éléments suivants doivent être accomplis:

- (i) les compagnies aériennes qui seront désignées doivent se conformer aux critères d'éligibilité fixés par la Décision de Yamoussoukro ;
- (ii) le transporteur aérien doit également posséder un certificat de transporteur aérien dûment délivré et en conformité avec les SARP ;
- (iii) un État membre peut désigner un transporteur aérien d'un autre Etat membre pour exploiter des services aériens en son nom ;
- (iv) un État membre a le droit de désigner une multinationale de transport aérien détenue et contrôlée par lui et / ou d'autres États signataires de la DY pour exploiter des services aériens en son nom.

### **5.4. CONCURRENCE ET PROTECTION DES CONSOMMATEURS**

#### **5.4.1. OBJECTIFS**

5.4.1.1. Les objectifs des Etats membres sont les suivants:

- (i) encourager une concurrence équitable et protéger les droits des consommateurs ainsi que d'accroître leur confiance dans les services de l'aviation sur le continent ; et
- (ii) créer des conditions égales pour toutes les parties prenantes de l'aviation dans le but d'assurer une industrie aéronautique forte,

durable et compétitive pour l'Afrique dans un environnement mondial libéralisé.

#### 5.4.2. **DECLARATIONS DE POLITIQUE**

5.4.2.1. Les autorités de l'aviation et les prestataires de services doivent mettre en place des unités de service du consommateur pour éclairer les consommateurs des services d'aviation sur leurs droits et responsabilités ainsi que de répondre à leurs doléances.

5.4.2.2. Tout fournisseur de services de l'aviation doit éviter toute forme de prix abusifs et autres comportements anticoncurrentiels

#### 5.4.3. **STRATEGIES**

5.4.3.1. Conformément à ces objectifs:

- (i) les États membres doivent faciliter la création d'un Conseil des consommateurs de l'aviation. Ce Conseil sera composé des intervenants de l'industrie, y compris les utilisateurs ;
- (ii) les autorités de l'aviation civile doivent surveiller les activités des compagnies aériennes, d'agents de voyage, de groupeurs fret, de sociétés d'assistance en escale et autres prestataires de services pour garantir la conformité avec les règlements qui régissent leurs activités et la protection des consommateurs de leurs services ;
- (iii) la CAFAC devra mettre en place les règles de concurrence suffisantes en matière de services de transport aérien et les mécanismes de résolution des différends ;
- (iv) la CAFAC doit s'assurer, que les règles de concurrence mises en place, couvrent de manière adéquate les pays tiers et les entreprises des pays tiers dont les activités peuvent avoir pour effet de fausser la concurrence

### 5.5. **ASSURANCE**

#### 5.5.1. **OBJECTIF**

5.5.1.1. Le souhait des États membres est de s'assurer que les transporteurs aériens et autres fournisseurs de services aéronautiques de mettre en place une couverture d'assurance adéquate pour leurs opérations.

#### 5.5.2. **DÉCLARATION DE POLITIQUE**

5.5.2.1. La responsabilité de l'assurance des transporteurs aériens requise pour la coque, les passagers, l'équipage, les bagages et les tiers, tout comme l'assurance des autres fournisseurs de services et tiers doit être en conformité avec les normes et les bonnes pratiques internationales.

### 5.5.3. STRATÉGIES

5.5.3.1. Pour atteindre cet objectif, les éléments suivants doivent être assurés:

- (i) la couverture assurance des Passagers, du fret, de la limitation de responsabilité civile des tiers, de l'équipage et du personnel des compagnies aériennes, et de la formation des instructeurs et des stagiaires sur les avions doit être réglementée ;
- (ii) le régime de responsabilité d'assurance pour les transporteurs aériens désignés doit être appliqué conformément aux limites publiées de l'OACI ou comme expressément prévu par la CAFAC ;
- (iii) les transporteurs aériens souhaitant s'engager dans des opérations internationales doivent adopter les limites de responsabilité prévues à la convention de Montréal de 1999 et qui s'énoncent comme suit:
  - (a) Indemnisation en cas de décès ou de blessure des passagers: 100.000droits de tirage spéciaux(DTS)pour chaque passager ;
  - (b) les dommages causés par le retard: 4.150DTS par passager ;
  - (c) destruction, perte, avarie ou retard de bagages: 1.000DTS par passager ; et
  - (d) destruction, perte, avarie ou retard des marchandises en fret : 17 DTS par kg.

**NB : 1 DTS =1,4\$USD**

- (iv) les États membres adopteront des limites de responsabilité harmonisées pour les opérations domestiques. Les limites sont déterminées par la CAFAC en consultation avec les États et telles que incluses dans l'une des annexes de la présente politique(AFCAP). Les prestataires de services dans l'industrie de l'aviation, y compris les aéroports et les exploitants aériens de navigation doivent mettre en place une couverture adéquate d'assurance des tiers.
- (v) les États membres doivent procéder à une évaluation périodique des risques/ à une enquête sur les aéroports, la navigation aérienne et les autres prestataires de services et de leur environnement d'exploitation afin d'identifier les lacunes et d'atténuer les risques ;

- (vi) les États membres sont tenus de signer et de ratifier toutes les conventions et protocoles relatifs aux risques de l'aviation civile.

## **5.6. TARIFS ET REDEVANCES AERONAUTIQUES**

### **5.6.1. OBJECTIF**

- 5.6.1.1. L'objectif des Etats membres est de s'assurer que tous les tarifs et les redevances aéronautiques sont conformes à la politique et directives de l'OACI.

### **5.6.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE**

- 5.6.2.1. Les fournisseurs de services aéronautiques devront fixer les tarifs et les redevances en consultation avec les utilisateurs de leurs services et en conformité avec la politique de l'OACI et déposer ces tarifs et frais auprès de l'autorité de régulation.

### **5.6.3. STRATEGIES**

- 5.6.3.1. Pour réaliser cet objectif, les éléments suivants doivent être respectés:
  - i) les États membres veilleront à ce que les redevances aéronautiques soient appliquées uniquement aux services rendus ;
  - ii) tous les frais d'utilisation doivent être en conformité avec la politique et les directives de l'OACI et les pratiques internationales ;
  - iii) les tarifs et les redevances aéronautiques doivent être révisés de temps à autre conformément aux réalités de l'industrie et en consultation avec les utilisateurs des services ;
  - iv) toutes les redevances aéronautiques doivent être déposées auprès des autorités de l'aviation civile dans le but de se prémunir contre l'anti-trust et la protection des consommateurs ;
  - v) les autorités de l'aviation civile doivent s'assurer que les tarifs et les redevances sont déterminés sur la base de principes comptables rationnels et peuvent refléter, au besoin, d'autres principes économiques, à condition que ceux-ci soient en conformité avec la Convention sur l'aviation civile internationale et à la présente politique (AFCAP) ;
  - vi) les autorités de l'aviation civile doivent s'assurer que les tarifs et les redevances ne sont pas imposées de manière à décourager l'utilisation des installations et services nécessaires à la sécurité.

## **5.7. REGLEMENTATION ECONOMIQUE DES AEROPORTS ET DES SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE**

### **5.7.1. OBJECTIF**

5.7.1.1. L'objectif des Etats membres est d'assurer la sécurité et la sûreté des opérations, l'aménagement des infrastructures, la promotion de la concurrence et l'accès équitable des utilisateurs aux aéroports et aux services de navigation aérienne à des tarifs et redevances conformes aux politiques et directives de l'OACI et à l'AFCAP.

### **5.7.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE**

5.7.2.1. Les Autorités de l'Aviation Civile des Etats membres réglementent les aspects économiques de leurs aéroports respectifs et services de navigation aérienne conformément à la pratique internationale.

### **5.7.3. STRATÉGIE**

5.7.3.1. Pour atteindre cet objectif visé des Etats membres:

- (i) les autorités de l'aviation civile doivent mettre en place les mécanismes nécessaires à réglementer les aspects économiques de leurs aéroports respectifs et de la navigation aérienne ;
- (ii) les États membres, leurs aéroports et les ANSP peuvent recourir aux politiques de l'OACI sur les redevances (Doc 9082) en se référant aux documents d'orientation concernant le financement des infrastructures : Manuel sur l'économie de l'aéroport (Doc 9562) et au Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne (Doc 9161) ;
- (iii) les États membres devront veiller à ce que les recettes générées par le secteur de l'aviation civile soient réinvestis dans ce secteur, conformément aux politiques de l'OACI sur les redevances (Doc 9082), tout en s'abstenant d'imposer des taxes à la vente ou l'utilisation du transport aérien international (Doc 8632) ;
- (iv) les États membres, leurs aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne doivent accorder une attention particulière aux politiques de l'OACI sur les redevances (Doc 9082) lors de l'examen d'un projet de préfinancement des infrastructures ;
- (v) les autorités de l'aviation civile, les aéroports et les fournisseurs des services de la navigation aérienne doivent s'assurer que les redevances d'aéroport et des services de navigation aérienne ne sont appliqués que pour couvrir les coûts des installations et des services de l'aviation civile, et que les fournisseurs de services doivent consulter les utilisateurs au sujet de ces redevances.



## **5.8. FACILITATION**

### **5.8.1. OBJECTIF**

5.8.1.1. Le souhait des États membres est de fournir des flux souples et aisés au trafic grâce à leurs aéroports et leurs territoires, conformément à l'Annexe 9 (Facilitation) de la Convention sur l'aviation civile internationale.

### **5.8.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE**

5.8.2.1. Les États membres veilleront à la facilitation efficace du trafic grâce à leurs aéroports et leurs territoires.

### **5.8.3. STRATEGIES**

5.8.3.1. Pour réaliser cet objectif, les éléments suivants doivent être accomplis:

- (i) comités nationaux de facilitation et facilitation des Aéroports : Ces comités sont mis en place par les États membres conformément à l'annexe 9 de l'OACI et au manuel de facilitation ;
- (ii) tous les États membres doivent mettre en œuvre la norme de l'OACI sur l'utilisation de documents lisibles par la machine de voyage (MRTD) ;
- (iii) les États membres s'efforcent de mettre en œuvre des e-passeports et le E-MRTD et rejoindre le Répertoire public clé de l'OACI clés (PKD) ;
- (iv) la clairance des passagers et du fret doit être automatisée dans tous les aéroports du continent. Par conséquent, les machines bagages aux rayons X, les machines de dépistage de passeport, et autres équipements nécessaires doivent être fournies dans tous les aéroports internationaux du continent ;
- (v) les États-membres doivent mettre en place des mécanismes appropriés pour renforcer la coordination et les consultations entre les douanes, l'immigration, la sécurité aéronautique (AVSEC) et d'autres agences gouvernementales compétentes ;
- (vi) les États africains doivent envisager d'assouplir les exigences d'immigration et les formalités afin de faciliter le mouvement rapide des personnes entre eux, ce qui favorise les activités économiques, les investissements et l'intégration du continent africain.

## **5.9. PANDEMIES ET URGENCES**

### **5.9.1. OBJECTIF**

5.9.1.1. Le souhait des États membres est de mettre en place une bonne coordination des plans d'urgence de l'aviation en préparation de l'apparition de maladies transmissibles posant un risque de santé publique et /ou d'urgence de santé publique.

### **5.9.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE**

5.9.2.1. La réponse des États- membres à la menace de pandémie doit être opportune, robuste, coordonnée et bien harmonisée conformément aux politiques et directives de l'OACI et de l'Organisation mondiale de la Santé(OMS).

### **5.9.3. STRATEGIES**

5.9.3.1. Pour réaliser cet objectif, les éléments suivants doivent être accomplis:

- (i) les États membres ont des plans nationaux d'intervention d'urgence de l'aviation en cas d'apparition de maladies transmissibles, conformément aux annexes 9, 11 et 14 de l'OACI ;
- (ii) les exploitants des aéroports dans les États membres devront adopter les directives spécifiques des aéroports sur l'épidémie de maladies transmissibles telles que élaborées par le Conseil International des Aéroports (ACI) ;
- (iii) les compagnies aériennes africaines devront adopter les directives spécifiques des aéroports sur l'épidémie de maladies transmissibles telles que élaborées par l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA) ;
- (iv) l'UA et la CAFAC doivent soutenir les États membres à faire face aux flambées de maladies transmissibles posant un risque de santé publique ou d'une urgence de santé publique.

## **5.10. STATISTIQUES, PREVISION ET PLANIFICATION**

### **5.10.1. OBJECTIF**

5.10.1.1. L'objectif des Etats membres est de mettre à jour la base de données sur les activités et les opérations de l'aviation en vue de faciliter la prévision et la planification pour le développement ordonné du transport aérien.

### **5.10.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE**

5.10.2.1. Les États membres doivent mettre en place des systèmes pour recueillir et traiter les données et les informations sur toutes les activités et opérations

de l'aviation dans leurs États, qui doivent être facilement accessibles pour une utilisation par l'industrie et autres parties prenantes.

### 5.10.3. **STRATEGIES**

5.10.3.1. Pour atteindre cet objectif, les États membre doivent:

- (i) mettre en place un système nécessaire pour collecter, traiter, analyser et publier les données de l'industrie ;
- (ii) mettre en place des systèmes de collecte et de traitement ;
- (iii) émettre des rapports statistiques à la CAFAC, l'OACI et à d'autres organisations internationales qui peuvent être nécessaires.

## 5.11. **PARTICIPATION EFFECTIVE DANS LES ORGANISATIONS RÉGIONALES ET INTERNATIONALES**

### 5.11.1. **OBJECTIF**

5.11.1.1. L'objectif des États membres est de continuer à participer activement et d'être représentés dans les organisations de l'aviation régionale et internationale afin de se tenir au courant des événements et de participer à l'élaboration des politiques pour protéger les intérêts sécuritaires de la région.

### 5.11.2. **DÉCLARATION DE POLITIQUE**

5.11.2.1. Les États membres continueront à participer activement aux organisations de l'aviation régionale et internationale pour y poursuivre leurs intérêts nationaux et ceux du continent.

### 5.11.3. **STRATEGIES**

5.11.3.1. Pour réaliser cet objectif:

- (i) les États membres doivent inciter leur personnel de l'aviation et les organismes d'être membres d'associations régionales et internationales ;
- (ii) les États membres veilleront à promouvoir l'emploi des citoyens africains dans les organisations régionales et internationales ;
- (iii) les États membres devront payer en temps opportun leurs contributions et cotisations aux organisations régionales et internationales, en particulier la CAFAC et l'OACI ;
- (iv) les États membres doivent participer activement aux activités des organisations régionales et internationales y compris la fréquentation des réunions, séminaires et conférences ;

- (v) la CAFAC doit coordonner et faciliter la participation des États membres et les CER dans les organisations de l'aviation internationale ;
- (vi) la CAFAC doit favoriser l'intérêt des États de l'Afrique dans sa relation avec les autres États, l'OACI et les organisations sœurs telles que ECAC, CLAC, etc. CSCA.

## CHAPITRE VI

### AÉROPORTS

#### **6.0. PRÉAMBULE**

- 6.0.1. La responsabilité d'aménager, conserver et gérer les aéroports, y compris la fourniture de sécurité, de sauvetage et des services d'incendie et les installations, entre autres, sont dévolus à des opérateurs d'aéroports. Les Gouvernements des États membres continuent à donner leur plein appui dans le domaine de la sécurité, en accord, toutefois, avec la tendance partout dans le monde, le système aéroportuaire dans le continent devrait être libéralisé et commercialisé avec la participation accrue du secteur privé.
- 6.0.2. Les aéroports doivent donc être aménagés conformément aux directives de l'OACI, qui prévoient l'autosubsistance et découragent l'utilisation des fonds générés par un système aéroportuaire pour financer d'autres aéroports.

#### **6.1. AMENAGEMENT ET MAINTENANCE DES AEROPORTS**

##### **6.1.1. OBJECTIF**

- 6.1.1.1. L'objectif des États membres dans l'aménagement et l'entretien des aéroports et des infrastructures connexes est de garantir un système aéroportuaire sécurisé, sûr, fonctionnel, convivial et rentable.

##### **6.1.2. DECLARATION DE POLITIQUE**

- 6.1.2.1. Les États membres doivent s'assurer que leurs aéroports et les infrastructures connexes sont correctement aménagés et gérés en prenant en considération les intérêts aussi bien de toutes les parties prenantes que de l'économie nationale.

##### **6.1.3. STRATEGIES**

- 6.1.3.1. Pour atteindre cet objectif:
  - (i) tous les aéroports doivent être aménagés en conformité avec les plans directeurs respectifs des aéroports et l'utilisation des lots de terres approuvés par les Autorités de l'Aviation civile ;

- (ii) le partenariat public / privé doit être encouragé dans l'aménagement et l'entretien des aéroports ;
- (iii) les autorités aéroportuaires doivent s'assurer que des consultations adéquates avec tous les intervenants sont effectuées durant toutes les périodes de conception, du processus de planification et de mise en œuvre.

## 6.2. EXPLOITATION ET GESTION DES AEROPORTS

### 6.2.1. OBJECTIFS

6.2.1.1. Les objectifs des Etats membres sont les suivants:

- i) avoir un système aéroportuaire, autonome, concurrentiel et commercial / privatisé ;
- ii) assurer une sécurité et sûreté adéquates dans les aéroports et les installations connexes ;
- iii) assurer que les aéroports jouent leur rôle de manière efficiente dans la promotion de la croissance durable du transport aérien ;
- iv) coopérer avec d'autres pays hors du continent et les organisations internationales pour assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale.

### 6.2.2. DÉCLARATIONS DE POLITIQUE

6.2.2.1. Les États membres doivent s'assurer que les systèmes de leurs aéroports fournissent la capacité suffisante qui favorisera le développement solide et durable du transport aérien.

6.2.2.2. Les États membres doivent encourager la participation du secteur privé dans l'aménagement et la maintenance des aéroports

6.2.2.3. Les aéroports des États membres doivent être certifiés par les Autorités de l'aviation civile conformément aux SARP de l'OACI.

6.2.2.4. Les États membres doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter toute immixtion illicite avec des avions, des installations et équipements de l'aviation civile sur son territoire, aider à prévenir de tels genres d'immixtion dans d'autres pays et coopérer à mettre fin à toute immixtion illégale avec des avions lorsque le besoin s'en fait sentir.

### 6.2.3. STRATEGIES

6.2.3.1 Pour atteindre ces objectifs:

- i) les États membres doivent veiller à commercialiser leurs systèmes aéroportuaires et de fournir un environnement favorable à la

participation du secteur privé dans l'aménagement et l'exploitation des aéroports ;

- ii) les États membres doivent veiller à assurer un financement adéquat de la sécurité et la sûreté aériennes en conformité avec les politiques de l'OACI ;
- iii) les Autorités de l'Aviation civile doivent mettre en place des mécanismes appropriés pour la certification et l'attribution des licences de tous les aéroports ;
- iv) les États membres doivent promulguer des lois appropriées pour traiter les infractions de manière décisive, y compris les problèmes tels que le racolage, le vandalisme des installations aéroportuaires, le chapardage/ braconnage des bagages, l'empiètement des terres et d'autres délits ;
- v) les États membres doivent mettre en place des plans d'urgence dans les aéroports et bien équiper les centres d'exploitation d'urgence en conformément aux normes internationales et doivent également mettre en place des procédures pour gérer les immixtions illicites avec des avions, des installations et équipements de l'aviation civile.

### **6.3. AMENAGEMENT, INSTALLATIONS ET SERVICES NON-AERONAUTIQUES**

#### **6.3.1. OBJECTIF**

- 6.3.1.1. Le souhait des États membres est d'avoir bien aménagé, pour les opérateurs aéroportuaires, des installations et des services non-aéronautiques afin d'élargir l'assiette des revenus et de générer des recettes suffisantes.

#### **6.3.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE**

- 6.3.2.1. Les États membres doivent veillent à ce que les opérateurs aéroportuaires continuent de prendre des mesures pour accroître la génération de revenus non-aéronautiques et de réduire la dépendance sur les recettes aéronautiques.

#### **6.3.3. STRATEGIES**

- 6.3.3.1. Pour réaliser cet objectif :

- (i) les autorités aéroportuaires doivent adopter une politique des revenus de "caisse unique" ;

- (ii) les autorités aéroportuaires adoptent le partenariat public / privé dans le développement et la collecte des recettes non aéronautiques

#### **6.4. SERVICES DE SOUTIENDE L'AVIATION**

##### **6.4.1. OBJECTIF**

- 6.4.1.1. L'objectif des Etats membres est d'avoir des services de soutien à l'aviation qui soient adéquats, efficaces, compétitifs et libéralisés avec des possibilités de participation du secteur privé.

##### **6.4.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE**

- 6.4.2.1. Les États membres doivent encourager le développement de services efficaces de soutien de l'aviation.

##### **6.4.3. STRATEGIES**

- 6.4.3.1. Pour réaliser cet objectif, les éléments suivants doivent être assurés:
  - (i) les États membres doivent veiller à libéraliser les services de soutien de l'aviation et à créer un environnement favorable à la participation efficace du secteur privé ;
  - (ii) tous les services de soutien de l'aviation ne seront pas seulement conformes aux normes internationales, mais doivent répondre aux normes et aux exigences fixées par les autorités de l'aviation civile et les procédures d'exploitation des opérateurs des aéroports ;
  - (iii) les opérateurs/ propriétaires d'aéroports doivent se prononcer sur le nombre de fournisseurs de services aéronautiques au niveau de chaque aéroport. Toujours est-il que, les autorités de l'aviation civile doivent veiller à ce que la politique contre le monopole et anti-trust n'est pas compromise ;
  - (iv) les autorités de l'aviation civile doivent veiller à ce que toute entreprise autorisée à effectuer des services de soutien de l'aviation dispose de ressources et d'installations suffisantes pour des services optimaux et efficaces.

### **CHAPITRE VII**

#### **SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE ET MÉTÉOROLOGIE**

##### **7.0 PRÉAMBULE**

- 7.0.1 Les Services de navigation aérienne supposent la mise à disposition des installations et services de la Communication, Navigation, Surveillance / Gestion du trafic aérien (CNS / ATM pour la gestion efficace de l'espace

aérien. Les services comprennent le contrôle du trafic aérien, les communications aéronautiques, les aides à l'atterrissage la navigation / l'étalonnage, la recherche aéronautique et la coordination de sauvetage et de services d'information aéronautique.

7.0.2 Le défi majeur que rencontrent les Etats membres dans la prestation de ces services est l'insuffisance de fonds pour mettre en œuvre le système CNS / ATM et l'entretien des installations existantes. Diverses initiatives de coopération ont été déployées pour s'assurer que les services de navigation aérienne dans le continent répondent aux normes internationales.

7.0.3 Les Etats africains ont continué à participer aux activités de l'OACI notamment à travers les réunions de AFI-RAN et APIRG et il est prévu que leurs recommandations soient mises en œuvre.

## **7.1 GESTION DU TRAFIC AÉRIEN**

### **7.1.1. OBJECTIFS**

7.1.1.1 Les objectifs des Etats membres sont les suivants:

- (i) fournir un débit sûr, ordonné et rapide du trafic aérien au sein de leur espace aérien et à coopérer et coordonner les flux de trafic aérien avec les autorités aéronautiques des espaces adjacents ;
- (ii) d'avoir un ciel unique / continu avec un ciel africain coordonné système de gestion du trafic.

### **7.1.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE**

7.1.2.1. Les États membres devront collaborer afin d'assurer l'efficacité et l'efficacité du système de gestion du trafic aérien en Afrique.

7.1.2.2. L'Union africaine et la CAFAC doivent faciliter la mise en place d'un ciel unique africain avec un système de gestion du trafic aérien bien coordonné.

### **7.1.3. STRATEGIES**

7.1.3.1. Pour atteindre ces objectifs les éléments suivants doivent être assurés:

- (i) les États membres doivent veiller à ce que l'ATM soit planifié, élaboré et géré en conformité avec les recommandations SARP et AFI-RAN ;
- (ii) les États membres veilleront à disponibiliser les fonds suffisants pour la mise en œuvre des technologies éprouvées et modernes dans la prestation de gestion du trafic aérien tels que PBN, GNSS, etc. ;



- (iii) l'UA et la CAFAC doivent déployer des efforts concertés pour la mise en place d'un espace aérien unique en Afrique ;
- (iv) la CAFAC devra faciliter la collaboration entre les fournisseurs africains de services de navigation aérienne pour accélérer la création d'un espace aérien unique/continu ;
- (v) les États membres doivent prendre les mesures nécessaires, y compris l'application des dispositions réglementaires pour assurer la mise en œuvre de systèmes efficaces de gestion de la sécurité ;
- (vi) les CAA doivent s'assurer que les enquêtes sur les incidents de trafic aérien et les rapports se font en conformité avec les SARP et les recommandations AFI-RAN ;
- (vii) les États membres doivent participer activement à des réunions AFI-RAN&APIRG et mettre en place des mécanismes efficaces de mise en œuvre de leurs recommandations/résolutions ;
- (viii) les États membres doivent veiller à ce que leurs plans de navigation aérienne nationale soient conformes aux plans régionaux sur le continent et à l'approche de base de la performance ;
- (ix) les États membres devront travailler avec leurs fournisseurs de services de navigation aérienne et les militaires à élaborer et appliquer des politiques et des mesures opérationnelles pour améliorer les coopérations civile/ militaire

## **7.2 COMMUNICATIONS NAVIGATION SURVEILLANCE (CNS)**

### **7.2.1 OBJECTIFS**

- 7.2.1.1 L'objectif des États membres est de continuer à fournir la Communication Navigation Surveillance (CNS) qui soit en conformité avec les SARP de l'OACI pour la sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations de vol dans l'espace aérien africain et l'espace aérien adjacent de manière collaborative.

### **7.2.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE**

- 7.2.2.1. Les États membres continueront à renforcer l'application de la CNS en conformité avec les SARP et les recommandations AFI-RAN, APIRG.

### **7.2.3. STRATEGIES**

- 7.2.3.1. pour réaliser ces objectifs les éléments suivants doivent être assurés:

- (i) les États membres doivent élaborer des plans d'action nationaux, alignés avec les objectifs régionaux de performance pour la mise en œuvre de la Base de performance de navigation (PNB) et l'élimination des lacunes en vue d'atteindre les objectifs fixés par l'OACI ;
- (ii) les États membres assureront un étalonnage régulier de la navigation aérienne et des équipements d'aide à l'atterrissage ;
- (iii) les États membres collaboreront pour établir des systèmes interopérables pour garantir l'émergence d'un système CNS homogène sur le continent ;
- (iv) les États membres devraient encourager les services de navigation aérienne de leurs fournisseurs afin d'élargir l'utilisation des technologies de l'apprenti VSAT, d'assurer une bonne coordination de l'installation du VSAT et des réseaux de communication par satellite au sein et entre les États adjacents ;
- (v) les États membres devront mettre en œuvre les dispositions de la maîtrise de la langue avec un haut niveau de priorité et d'assurer que les équipages, les contrôleurs aériens et les exploitants de station aéronautique qui participent à des opérations internationales ont atteint un niveau de maîtrise de la langue au moins égale au niveau opérationnel 4 de l'OACI.

### **7.3 GESTION DE L'INFORMATION AÉRONAUTIQUE (AIM)**

#### **7.3.1 OBJECTIFS**

- 7.3.1.1 L'objectif des États membres est d'assurer la disponibilité de données adéquates complètes de navigation et les cartes aéronautiques en tout temps pour l'exécution sécuritaire des opérations de vol.

#### **7.3.2 DÉCLARATION DE POLITIQUE**

- 7.3.2.1. Les États membres doivent veiller à ce que les informations / données aéronautiques et les cartes aéronautiques soient fournies pour la sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations de vol.

#### **7.3.3 STRATÉGIE**

- 7.3.3.1 pour réaliser ces objectifs les éléments suivants doivent être assurés:

- (i) les États membres assureront la mise en œuvre complète d'un système de coordonnées communes de référence - système géodésique mondial -1984 (WGS 84) en Afrique ;

- (ii) les États membres disposeront d'un système qualité qui assurera la fiabilité, la production, la préservation et la distribution efficace de l'information aéronautique ;
- (iii) les États membres doivent élaborer et mettre en place un modèle conceptuel des informations de l'OACI destiné au stockage, à la récupération et l'échange de données aéronautiques ;
- (iv) les États membres assureront, conformément aux dispositions de l'Annexe 15, la fourniture de services d'information aéronautique ;
- (v) les États membres doivent élaborer des plans nationaux, des objectifs de performance et des jalons réalisables pour mettre en œuvre la transition de l' AIS à l' AIM, conformément à la feuille de route de l'OACI.

## **7.4 COORDINATION RECHERCHE ET SAUVETAGE(SAR)**

### **7.4.1 OBJECTIF**

7.4.1.1 L'objectif des Etats membres est de mettre en place des mécanismes de recherche et de sauvetage efficaces pour assurer une réponse rapide, expéditive et coordonnée aux incidents et accidents d'aéronefs.

### **7.4.2 DECLARATION DE POLITIQUE**

7.4.2.1 États membres doivent s'assurer que leurs organismes chargés de services de navigation aérienne collaborent efficacement et coordonnent avec d'autres organismes compétents en matière de recherche aéronautique et d'activités de secours au sein de leurs Etats ainsi qu'au sein des Etats adjacents.

### **7.4.3 STRATÉGIE**

7.4.3.1 Afin d'atteindre cet objectif les mesures suivantes doivent être entreprises:

- (i) les États membres doivent mettre en place un mécanisme de recherche et de sauvetage suffisamment coordonné, équipé et financé ;
- (ii) la CAFAC doit mettre en place des mécanismes nécessaires pour aider les États membres à élaborer des approches et accords coopératifs et collaboratifs en matière de recherche et de sauvetage ;
- (iii) les États membres avec le soutien de la CER et la CAFAC concluront des accords en matière de recherche et sauvetage avec les États voisins ;

- (iv) les États membres veilleront à établir des accords mis à jour et des procédures détaillées au sein des centres de coordination de sauvetage aérien, maritime et autres, pour une coordination efficace et l'optimisation des ressources ;
- (v) les États membres s'efforcent d'adhérer à COSPAS-SARSAT en tant que fournisseurs de segments sol ou en tant qu'États utilisateurs.

## **7.5 SERVICES DE MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE**

### **7.5.1 OBJECTIF**

7.5.1.1 L'objectif des États membres est de s'assurer que des informations météorologiques précises et rapides pour la navigation aériennes ont disponibles à tout moment pour la sécurité des opérations aériennes.

### **7.5.2 DÉCLARATION DE POLITIQUE**

7.5.2.1 Les États membres doivent s'assurer que leurs agences météorologiques fournissent des informations météorologiques nécessaires, précises et rapides à l'exploitation sécuritaire des aéronefs.

### **7.5.3 STRATEGIES**

7.5.3.1 Afin d'atteindre cet objectif:

- (i) la fourniture d'informations météorologiques doit être conforme avec les SARP de l'OACI ;
- (ii) les agences météorologiques doivent être suffisamment financées et leurs services doivent être fournisseur une base de recouvrement des coûts ;
- (iii) les États membres doivent mettre en place des objectifs de performance météorologique pour la mise en œuvre du SIGMET et des systèmes de gestion de la qualité.

## **CHAPITRE VIII**

### **SÉCURITÉ AÉRIENNE**

## **8.0. PRÉAMBULE**

8.0.1. La sécurité est la pierre angulaire de l'aviation civile internationale et une partie intégrante de l'objectif stratégique de l'OACI. Tous les États membres ont la responsabilité légale d'assurer et de renforcer la sécurité aérienne.

- 8.0.2. La surveillance de la sécurité aérienne est un moyen d'assurer la sécurité dans l'aviation civile grâce à l'application effective des normes relatives à la sécurité et pratiques recommandées (SARP) et des dispositions pertinentes de la Convention.
- 8.0.3. Des autorités efficaces et autonomes de l'aviation civiles ont indispensables pour réaliser un transport aérien sûr et sécurisé sur le continent. Afin d'optimiser les ressources, les États doivent collaborer pour mettre en place des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et les agences régionales d'Investigation Accident (RAIA).
- 8.0.4. La gestion de la sécurité est la responsabilité de l'Etat régulateur et des fournisseurs de service de l'industrie

## **8.1. RÈGLES DE SÉCURITÉ ET DE SURVEILLANCE**

### **8.1.1. OBJECTIF**

- 8.1.1.1. L'objectif des Etats membres est d'assurer un niveau élevé de sécurité dans les opérations de l'aviation civile grâce à la conformité avec les SARP de l'OACI.

### **8.1.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE**

- 8.1.2.1. Les Etats membres doivent s'assurer que les autorités de l'aviation civile ont les pleins pouvoirs et l'indépendance pour exercer une surveillance efficace de la sécurité et la réglementation de l'industrie aéronautique.

### **8.1.3. STRATEGIES**

- 8.1.3.1. En application de ces objectifs:
- (i) les autorités autonomes de l'aviation civile et les RSOO (organisations régionales de supervision de la sécurité) doivent être mises en place et/ou renforcées avec des ressources adéquates pour s'acquitter de leurs responsabilités ;
  - (ii) les autorités de l'aviation civile doivent avoir des responsabilités de supervision sur tous les fournisseurs de services dans l'industrie, y compris les exploitants d'aéronefs, des organismes d'entretien et de réparation, les aéroports /aérodromes et les fournisseurs de services de navigation aérienne, la météorologie aéronautique, les organismes de formation aéronautique, les entreprises d'assistance en escale, les fournisseurs de carburant d'aviation, entre autres ;
  - (iii) tous les exploitants d'aéronefs, les organisations de maintenance, le personnel licencié de l'aviation, les organismes de formation au vol exploitants / propriétaires de pistes d'atterrissage/ aérodrome, etc. doivent être conformes aux réglementations appropriées ;

- (iv) les autorités de l'aviation civile doivent travailler sur les modalités d'octroi de licences des différentes catégories de personnel dans l'industrie ;
- (v) l'UA et la CAFAC doivent encourager les États membres à créer des organisations régionales / sous-régionale de supervision de la sécurité de l'aviation (RSOO) ;
- (vi) l'UA et de la CAFAC doivent encourager les Communautés économiques régionales(CER)à mettre en œuvre des initiatives de sécurité coopérative ;
- (vii) l'Union africaine et la CAFAC devraient veiller à la mise en œuvre de toutes les résolutions de la sécurité, tout en explorant de nouvelles initiatives pour améliorer la sécurité aérienne sur le continent ;
- (viii) les États membres doivent veiller à ce que les inspecteurs de la sécurité reçoivent une formation adéquate.

## **8.2. GESTION DE LA SÉCURITÉ**

### **8.2.1. OBJECTIFS**

- 8.2.1.1. L'objectif des Etats membres est de s'assurer que la culture de gestion de la sécurité est inhérente à toutes les activités de l'aviation civile.

### **8.2.2. DECLARATION DE POLITIQUE**

- 8.2.2.1. Les États membres doivent s'assurer que tous les acteurs de l'aviation, y compris les autorités de l'aviation civile et les prestataires de services présentent une culture de sécurité élevée dans leurs opérations.

### **8.2.3. STRATÉGIE**

- 8.2.3.1. En vertu de ces objectifs, les éléments suivants doivent être réalisés:
  - (i) les autorités de l'aviation civile des États membres doivent mettre en place des programmes nationaux de sécurité en conformité avec le Manuel de gestion de la sécurité de l'OACI ;
  - (ii) les autorités de l'aviation civile des États membres doivent veiller à ce que tous les fournisseurs de services aéronautiques ont mis en place un système de gestion de la Sécurité ;
  - (iii) les autorités de l'aviation civile des États membres et tous les acteurs de l'aviation doit développer et s'imprégner de la culture de sécurité dans leurs opérations ;

- (iv) les RSOO devraient collaborer avec leurs États membres à développer des programmes de sécurité régionale (DSR) et les programmes de sécurité des États(SSP) ;
- (v) la CAFAC devrait collaborer avec les États membres et les RSOO pour organiser et mettre en œuvre les programmes de cours de formation des formateurs de l'OACI au profit des régulateurs et des fournisseurs de services ;
- (vi) des séminaires, ateliers et conférences qui devraient être organisés pour tous les intervenants pour les sensibiliser et les éclairer sur les avantages de s'imprégner de la culture de sécurité.

### **8.3. ENQUÊTE ET PRÉVENTION DES ACCIDENTS**

#### **8.3.1. OBJECTIFS**

- 8.3.1.1. L'objectif des Etats membres est d'assurer en temps opportun une enquête approfondie sur tous les accidents et incidents majeurs en vue de prévenir les incidents futurs.

#### **8.3.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE**

- 8.3.2.1. Les États membres doivent mettre en place une enquête autonome sur les accidents et des organismes de prévention au niveau national et / ou régional pour enquête sur les accidents et incidents majeurs.

#### **8.3.3. STRATEGIES**

- 8.3.3.1. Afin d'atteindre cet objectif:

- (i) l'enquête sur les accident set les agences de prévention doit être indépendante pour garantir des enquêtes et de rapports approfondis et impartiaux ;
- (ii) les agences d'enquête sur les accidents doivent être pourvues des ressources nécessaires, y compris des professionnels qualifiés et expérimentés ;
- (iii) le Comité d'enquête sur les accidents, lorsqu'il est mis en place dans des circonstances particulières doit être constitué conformément à l'annexe13 de la Convention de Chicago ;
- (iv) les agences d'enquête sur les accidents doivent s'efforcer de publier des rapports dans les délais accidents et d'une manière conforme aux dispositions de l'annexe13 ;
- (v) l'UA et la CAFAC doivent inciter les États membres et les CER à créer des agences régionales d'enquête sur les accidents.

## CHAPITRE IX

### SURETÉ AÉRIENNE

#### **9.0. PRÉAMBULE**

9.0.1 Les Etats sont responsables de veiller à la mise en œuvre des mesures de sûreté adéquates aux aéroports, conformément aux dispositions de l'Annexe 17 de la Convention sur l'aviation civile internationale. Les États peuvent déléguer la tâche de fournir des fonctions de sûreté individuelle à des organismes tels que les entités aéroportuaires, les transporteurs aériens et la police locale.

9.0.2 Les États peuvent déterminer dans quelles circonstances et les mesures dans lesquelles les coûts engagés dans la fourniture des installations et services de sûreté doivent être supportés par l'Etat, les entités aéroportuaires ou d'autres organismes responsables.

#### **9.1. GESTION DE LA SURETE DE L'AVIATION**

##### **9.1.1. OBJECTIFS**

9.1.1.1. L'objectif des Etats membres est d'avoir des systèmes bien coordonnés et efficaces de gestion de la sûreté aérienne qui assureront la prévention des atteintes illicites contre l'aviation civile

##### **9.1.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE**

9.1.2.1 Les États membres en coopération avec des partenaires internationaux, prendront toutes les mesures nécessaires, conformément aux lois applicables, statuts et accords internationaux et SARP de l'OACI, pour améliorer la sûreté de l'aviation.

##### **9.1.3. STRATÉGIES**

9.1.3.1. Afin d'atteindre cet objectif:

- (i) les États membres doivent ratifier et adapter toutes les conventions et protocoles internationaux sur la sûreté aérienne ;
- (ii) les États membres doivent élaborer et mettre en place le Programme Nationale de Sûreté de l'aviation et les comités nationaux de sûreté de l'aviation, respectivement dans leurs Etats ;
- (iii) les États membres doivent mettre en place toutes les technologies disponibles, le matériel, les méthodologies et les procédures pour prévenir et juguler les menaces nouvelles et émergentes de l'aviation civile, par exemple le Système portable de défense humaine(MANPADS) et liquides, aérosols et gels(LAG), etc. ;



- (iv) les directions AVSEC au sein des autorités de l'aviation civile seront renforcées et pilotées par des professionnels qualifiés pour assurer une bonne surveillance de la réglementation sur les services de sûreté de l'aviation.
- (v) Le personnel AVSEC dans les États membres doit être bien formé, bien équipé et convenablement rémunéré.
- (vi) Les États membres doivent coopérer avec d'autres pays et organisations internationales pour assurer la sûreté de l'aviation civile internationale.

## **9.2. GESTION DE LA SURETÉ DES AÉROPORTS**

### **9.2.1. OBJECTIF**

- 9.2.1.1. L'objectif des Etats membres est d'assurer une sûreté adéquate à leurs aéroports, conformément à l'annexe 17 en tenant compte de la facilitation des besoins conformément à l'annexe 9.

### **9.2.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE**

- 9.2.2.1. Les États membres doivent veiller à ce que les aéroports soient dotés de mécanismes de sûreté et des ressources adéquats.

### **9.2.3. STRATÉGIES**

- 9.2.3.1. pour réaliser cet objectif, les éléments suivants doivent être assurés:
  - (i) Les aéroports doivent élaborer un Programme de sûreté des aéroports et créer des comités de la sûreté aérienne des aéroports et des plans d'urgence pour aéroports.
  - (ii) les comités de sûreté aérienne des aéroports doivent opérer en consultation et en coordination avec les comités de facilitation des aéroports
  - (iii) les agences de sûreté des aéroports doivent avoir suffisamment de personnel AVSEC dans les aéroports qui doit être bien personnel qualifié et qui opèrent en conformité avec les règles de sûreté des aéroports et des procédures appropriés et des SARP de l'OACI.

## **9.3. GESTION DE LA SURETÉ DES COMPAGNIES AÉRIENNES/OPÉRATEURS**

### **9.3.1. OBJECTIFS**

- 9.3.1.1. L'objectif des Etats membres est de s'assurer que les compagnies aériennes jouent un rôle efficace pour assurer la sûreté de leurs opérations.

### 9.3.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE

9.3.2.1. Les États membres doivent veiller à ce que les compagnies aériennes mettent en place les mesures nécessaires de sûreté pour améliorer la sûreté de leurs opérations de vol et qu'elles se conforment aux règles et règlements établis.

### 9.3.3. STRATEGIES

9.3.3.1. Pour réaliser cet objectif, les éléments suivants doivent être assurés:

- (i) Les compagnies aériennes doivent opérer en conformité avec leurs manuels de sûreté dûment approuvés par leurs autorités de l'aviation civile.
- (ii) Les compagnies aériennes peuvent procéder à une deuxième inspection de la sûreté des passagers dans les aéroports.

## CHAPITRE X

### ENVIRONNEMENT

#### 10.0. PRÉAMBULE

10.0.1 La protection de l'environnement est devenue un enjeu majeur dans l'aviation internationale. Des efforts concertés avec l'OACI pour une approche globale dans le but d'atténuer l'impact de l'aviation sur l'environnement, y compris:

- a. la limitation ou la réduction du nombre de personnes touchées par le bruit significatif des aéronefs;
- b. la limitation ou la réduction l'impact des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air local, et
- c. la limitation ou la réduction de l'impact des émissions de gaz à effet de l'aviation sur le climat mondial.

10.0.2 L'OACI a adopté une approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs qui se compose de quatre éléments principaux, à savoir la réduction à la source (des avions plus silencieux), l'aménagement et gestion du territoire, procédures d'exploitation antibruit et restrictions d'exploitation, avec l'objectif d'aborder les problèmes de bruit de la manière la plus rentable.

10.0.3 En raison de la quantité croissante du développement résidentiel environnant les aéroports et la croissance continue du transport aérien commercial, la pollution de l'air autour des aéroports est devenue une

préoccupation importante pour les gouvernements locaux / régionaux en tant que contaminants émis par des sources aériennes et aéroportuaires et pouvant affecter la santé humaine et l'environnement.

- 10.0.4 Ces dernières années, la portée de l'OACI en matière de politique de décision pour aborder l'impact environnemental des émissions de moteurs d'avion a été élargie pour inclure l'impact des émissions de moteurs d'avion durant le vol sur le changement climatique. Le total des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation est d'environ 2% des émissions à effet de serre mondiaux, mais il devrait croître autour de 3-4 pour cent par an.
- 10.0.5 Des progrès significatifs ont été réalisés au fil des ans par l'OACI pour répondre à ces questions environnementales à travers le travail de son Comité pour la protection de l'environnement contre l'aviation (CAEP) et à l'industrie. Cela comprend l'adoption de la restriction de bruit et de normes d'émissions, l'amélioration technologique des moteurs d'avions, l'efficacité énergétique opérationnelle et l'introduction de mesures de marché de base comprenant les mesures d'échange d'émissions, les émissions liées aux prélèvements (impôts et taxes), et la compensation des émissions.
- 10.0.6 Le principe de responsabilités communes mais différenciées des pays développés, dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), requiert de prendre l'initiative dans la lutte contre le changement climatique tout en fournissant l'appui nécessaire aux Etats en développement dans leurs actions volontaires par le biais de différents mécanismes tels que le mécanisme de développement propre (MDP).
- 10.0.7 Le Protocole de Kyoto (article 2.2), qui a été adopté par la Conférence des signataires de la CCNUCC lance un appel aux pays développés (Parties de l'Annexe I) de poursuivre la limitation ou la réduction des gaz à effet de serre provenant des "combustibles de soute des avions" (aviation internationale) en travaillant avec l'OACI. La 37<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI a décidé que les États et les organisations compétentes travailleront par le biais de l'OACI pour parvenir à une amélioration moyenne annuelle mondiale du rendement du carburant à 2% jusqu'en 2020 et ambitionne d'avoir un taux global d'amélioration du rendement du carburant de 2% par an de 2021 à 2050, calculé sur la base du volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre réalisée.

## **10.1 PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

### **10.1.1 OBJECTIF**

- 10.1.1.1 L'objectif des Etats membres est d'assurer le développement durable d'une industrie écologique de l'aviation civile

## 10.1.2 DÉCLARATION DE POLITIQUE

10.1.2.1 Les États membres doivent prendre les mesures nécessaires pour assurer un développement continu et la croissance de l'aviation civile, avec un impact défavorable minimal sur l'environnement.

## 10.1.3 STRATÉGIES

10.1.3.1 Pour réaliser cet objectif:

- i. Les États membres doivent mettre en œuvre les SARP de l'OACI qui sont applicables sur le bruit des avions et des émissions des moteurs.
- ii. Les États membres doivent soutenir les efforts de l'OACI pour réaliser une amélioration annuelle globale d'efficacité énergétique et développer, s'il y a lieu, des plans d'action.
- iii. Les États membres veilleront à l'adhésion au principe de la CCNUCC des responsabilités communes mais différenciées et à mettre en œuvre des mécanismes visant à réduire les émissions des avions et à limiter l'impact sur l'environnement.
- iv. Les États membres doivent prendre en considération les principes directeurs de l'OACI dans la conception et la mise en œuvre de leurs mesures axés sur le marché (MPC).
- v. Les États membres veilleront à ce que les exploitants commerciaux d'aéronefs des États en dessous du seuil minimal de 1% du total mondial du revenu-tonnes-kilomètres bénéficient de l'exemption de l'application des MPC. qui sont établies aux niveaux national, régional et mondial.
- vi. Les États membres veilleront à ce que les exploitants d'aéroports se conforment au programme de protection de l'environnement approuvé par les Autorités de l'Aviation civile.
- vii. (vii) Les États membres doivent inciter leurs opérateurs à acquérir et utiliser du carburant d'avion moderne, plus silencieux et plus efficace. À cet égard les États doivent ratifier la Convention de la Ville du Cap relative à l'intérêt international portant sur les équipements mobiles et le protocole aéronautique, afin de faciliter le financement des avions moins coûteux.
- viii. Les États membres veilleront à accélérer le développement et la mise en œuvre des itinéraires économes en carburant et les procédures opérationnelles pour réduire les émissions de l'aviation.
- ix. les États membres devront accélérer les efforts visant à obtenir des avantages environnementaux grâce à l'application des technologies satellitaires qui permettent d'améliorer l'efficacité de la navigation aérienne.

- x. Les États membres s'engageront à réduire les barrières juridiques, sécuritaires, économiques et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts opérationnels ATM pour l'utilisation écologiquement efficace de l'espace aérien.
- xi. les États membres doivent développer des actions politiques pour accélérer le développement approprié, le déploiement et l'utilisation de carburants de remplacement durables pour l'aviation.
- xii. les États membres doivent travailler ensemble par le biais de la CAFAC, l'OACI et d'autres organismes internationaux compétents, pour étudier, identifier, développer et mettre en œuvre des processus et des mécanismes visant à faciliter la fourniture d'assistance technique et financière, ainsi que de faciliter l'accès aux nouvelles et existantes ressources financières, au transfert de technologie et renforcement des capacités des pays en développement, et échanger des informations sur les bonnes pratiques.

## **CHAPITRE XI**

### **VALORISATION DES RESSOURCES HUMAINES**

#### **11.0. PRÉAMBULE**

- 11.0.1. La valorisation des ressources humaines est un processus continu qui permet de valoriser les compétences, le dynamisme, la motivation et l'efficacité des salariés de manière systématique et planifiée. L'aviation, étant une industrie spécialisée, elle requiert les services de professionnels et de personnel hautement formé et qualifié pour atteindre le niveau élevé de sûreté, de sécurité et d'efficacité dans les opérations aériennes.
- 11.0.2. Le manque de personnel qualifié dans l'industrie de l'aviation africaine et au niveau des organismes africains de réglementation fut la cause de grave préoccupation pendant de nombreuses années. L'aviation civile en Afrique connaît également des problèmes additionnels dus à la migration des experts de l'aviation qui s'orientent vers la recherche de meilleures opportunités à l'étranger. Cette situation est aggravée par la forte rotation des professionnels de l'aviation dans les institutions appartenant au gouvernement.
- 11.0.3. La capacité de formation en Afrique est limitée. Les institutions de formation disponibles sont peu nombreuses et n'ont pas toujours suivi le rythme des progrès dans les domaines de l'aviation civile et de la technologie de formation. En conséquence, la formation devrait souvent être réalisée en dehors du continent à un coût élevé pour le gouvernement et l'industrie.
- 11.0.4. Les établissements de formation africains devraient donc faire des efforts harmonisés et coordonnés de formation en faveur des professionnels et autres personnels requis par l'industrie aéronautique. Le Programme TRAINAIR de l'OACI est un moyen efficace de standardiser les matériaux

de formation et de faciliter la coordination et la coopération entre les centres de formation.

## **11.1. FORMATION EN AVIATION**

### **11.1.1 OBJECTIFS**

11.1.1.2. Les objectifs des Etats membres sont les suivants:

- i) avoir un nombre suffisant de personnel hautement qualifié et compétent en charge de l'industrie aéronautique en Afrique afin d'avoir une industrie sécuritaire et
- ii) s'assurer que les institutions de formation en Afrique constituent des centres d'excellence, de sorte que les certificats délivrés par les institutions forcent le respect, la reconnaissance et une large acceptabilité au sein de la communauté internationale.

### **11.1.2 DÉCLARATION DE POLITIQUE**

11.1.2.1 Les États membres doivent encourager la valorisation des institutions, des formations de base, de pointe et de perfectionnement pour répondre aux besoins actuels et futurs de l'industrie de l'aviation africaine.

### **11.1.3 STRATÉGIES**

11.1.3.1 En application de ces objectifs:

- i) les États membres, l'Union africaine, la CAFAC et les CER devront mettre en œuvre les incitations nécessaires pour faciliter les investissements du secteur privé dans la création d'organismes de formation aéronautique en particulier pour la formation des pilotes, ingénieurs, personnel de cabine et les professionnels de l'aviation.
- ii) La valorisation du système de l'enseignement (DSI), la méthodologie du programme TRAINAIR de l'OACI doivent être utilisés dans les organismes de formation aéronautique (ATO) en Afrique.
- iii) Les procédures, les exigences de compétence et les processus d'approbation pour la création d'institutions/ organismes de formation en aviation de l'Afrique doivent être harmonisés et administrés par les autorités de l'aviation civile.
- iv) Les États membres devront veiller à promouvoir et à faciliter une coopération étroite entre les organismes de formation aéronautique en Afrique pour assurer l'harmonisation et la mise en œuvre des normes d'assurance qualité, la normalisation des cours et la valorisation du programme de "formation des formateurs".

- v) La CAFAC devrait collecter les données, conserver une base de données des besoins et des capacités de formation sur l'aviation en Afrique et publier un rapport sur l'état de la formation aéronautique en Afrique.
- vi) La CAFAC devraient mettre en place des critères pour la reconnaissance mutuelle des crédits, certificats et diplômes délivrés par les établissements de formation en aviation en Afrique.

## **11.2 GESTION DES RESSOURCES HUMAINES DE L'AVIATION**

### **11.2.1 OBJECTIF**

- 11.2.1.1 L'objectif des États membres est d'assurer le renforcement des capacités dans l'industrie de l'aviation qui soient gérées par des professionnels qualifiés grâce à la formation, le recrutement et la rétention du personnel hautement qualifié.

### **11.2.2 DÉCLARATION DE POLITIQUE**

- 11.2.2.1 Les États membres veilleront à la valorisation des ressources humaines pour gérer efficacement l'industrie aéronautique.

### **11.2.3 STRATÉGIES**

- 11.2.3.1 Pour réaliser cet objectif:

- i) Les États membres veilleront à ce que les professionnels de l'aviation soient suffisamment motivés et rémunérés pour prévenir la fuite des cerveaux.
- ii) Les États membres devront supprimer tous les obstacles physiques devant la libre circulation du personnel entre les États africains à travers des politiques d'emploi favorables.
- iii) La CAFAC devra mettre en place une base de données des professionnels africains de l'aviation.
- iv) Les États membres devront mettre en œuvre des politiques qui favorisent la transparence, l'équité et le mérite dans le recrutement de professionnels.

## **CHAPITRE XII**

### **FINANCEMENT DE L'AVIATION**

#### **12.0 PRÉAMBULE**

- 12.0.1 La tendance mondiale est que les gouvernements transfèrent de plus en plus la responsabilité de financement des aéroports et des services de navigation aérienne au secteur privé ou organismes publics ou semi-publics financièrement autonomes. C'est ainsi que les aéroports et les

services de navigation aérienne qui ont été exploités par des entités autonomes ont en général vu s'améliorer leur situation financière globale et l'efficacité de gestion et ils sont devenus capables de mettre en œuvre des nouveaux mécanismes de financement pour améliorer les installations et fournir une capacité supplémentaire.

- 12.0.2 Dans de nombreux pays, le gouvernement doit fournir un financement direct aux fonctions de réglementation de l'administration de l'aviation civile, tandis que les frais et redevances de l'administration vont dans les caisses de l'Etat. Dans la majorité des cas, les administrations sont mal financées et sont inefficaces en raison des priorités données par le gouvernement aux secteurs sociaux comme la santé et l'éducation.
- 12.0.3 Une autorité de l'aviation civile (AAC) autonome peut être un mécanisme pour réduire ou résoudre les problèmes de financement. Les coûts de l'AAC sont couverts par son homologation, la certification, les frais d'approbation et charges imposés sur ceux qu'elle réglemente. Certaines AAC génèrent également des fonds provenant de sur taxes perçues sur les passagers et les destinataires.
- 12.0.4 Dans un Etat à faible trafic, il peut être rentable pour l'AAC autonome de combiner dans sa structure, une fonction séparée de réglementation, et de fourniture de services d'aéroport et / ou de navigation aérienne.
- 12.0.5 Les RSOO sont aussi un mécanisme efficace et rentable pour la surveillance réglementaire en raison d'économies d'échelle inhérentes à l'utilisation des ressources.

## **12.1 FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES**

### **12.1.1 OBJECTIF**

- 12.1.1.1 L'objectif des Etats membres est d'avoir les aéroports adéquats et des installations modernes d'infrastructure de navigation aérienne qui répondent aux SARP de l'OACI et à d'autres normes internationales

### **12.1.2 DÉCLARATION DE POLITIQUE**

- 12.1.2.1 Les États membres mettent en place des politiques et de législations appropriées pour encourager le Partenariat Public – Privé dans le financement et la gestion des aéroports et des installations d'infrastructure de navigation.

### **12.1.3 STRATÉGIES**

- 12.1.3.1 Pour réaliser cet objectif:
  - i) Les États membres devront mettre en place des agences autonomes et mettre en œuvre la commercialisation et la privatisation de la fourniture de services aéroportuaires et des services de navigation aérienne.



- ii) Les États membres devront encourager les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne à mettre en œuvre des plans de financement novateurs pour moderniser leurs infrastructures et augmenter leur capacité.
- iii) Les aéroports et les prestataires de services doivent mettre en place un système de comptabilité efficace des coûts et des revenus, une méthodologie solide pour déterminer la base des redevances, les politiques internationalement reconnus en matière de recouvrement des coûts et un mécanisme efficace pour la collecte des redevances, afin d'attirer le financement du secteur privé.
- iv) Les autorités aéroportuaires devront adopter la politique des revenus dite de la "caisse unique".
- v) Les autorités aéroportuaires devront adopter un partenariat public-privé dans l'élaboration et la collecte des recettes non aéronautiques.
- vi) Les fournisseurs de services peuvent envisager l'utilisation de frais de préfinancement comme un moyen de financement à long terme des investissements à grande échelle qui leur permettront d'acquérir une supervision économique efficace et transparente des frais d'utilisation et la fourniture de services connexes y compris l'audit de performance et l'étalonnage des performances.

## **12.2 FINANCEMENT DES FONCTIONS DE RÉGLEMENTATION**

### **12.2.1. OBJECTIF**

- 12.2.1.1 L'objectif des États membres doit être d'avoir des autorités d'aviation civile efficaces qui seront financées de manière adéquate pour exercer leurs responsabilités de supervision réglementaire.

### **12.2.2 DÉCLARATION DE POLITIQUE**

- 12.2.2.1 Les États membres doivent s'assurer que les autorités de l'aviation civile ont adéquatement financées et ont des sources légales de revenus.

### **12.2.3 STRATÉGIES**

- 12.2.3.1 Pour réaliser cet objectif:

- i) Les fonctions de supervision de la réglementation doivent être financées par le pourcentage des redevances des ventes sur le coût des billets vendus dans les États membres, ou un pourcentage d'autre(s) redevance(s) de l'aviation pouvant être jugé(s) approprié(s) par les États membres.

- ii) L'AAC perçoit des taxes pour les inspections statutaires, les certifications, les inscriptions et la délivrance des licences, certificats, permis, approbations, etc
- iii) Les autorités de l'aviation civile doivent conserver tous leurs revenus afin d'assurer la durabilité des activités de surveillance continue efficace.
- iv) Si nécessaire, les États membres fournissent des subventions et les allocations budgétaires aux autorités de l'aviation civile, sans compromettre leur indépendance réglementaire.
- v) Les États membres encouragent la mise en place des RSOO pour faciliter la mise en commun des ressources et réaliser des économies d'échelle.

### **PART III : AUTRES DISPOSITIONS**

#### **CHAPITRE XIII**

#### **SYSTEMES DE TRANSPORT INTERMODAL**

##### **13.0. PRÉAMBULE**

- 13.0.1. Le transport est un outil indispensable pour faciliter la création d'un espace socio-économique unique qui conduirait à la libre circulation des biens et des personnes en Afrique. Pour que le transport puisse jouer pleinement son rôle et avoir un impact efficace sur l'intégration du continent, il ya un besoin d'intégration physique des réseaux, d'intégration opérationnelle, d'interface du fournisseur de service aux usagers, de convergence des politiques, de planification conjointe et d'aménagement des installations et systèmes de transport, l'harmonisation des normes et des investissements transfrontaliers conjoints.
- 13.0.2. la concurrence entre les différents modes de transport ont tendance à produire un système de transport qui est segmenté et non intégré. Chaque mode doit chercher à exploiter ses propres avantages en termes de coût, service, fiabilité et sécurité. Toutefois, les développements récents ont fait qu'il est impératif, à la fois, aux fournisseurs de services et aux décideurs politiques que les interconnexions des différents modes de transport soient rendues nécessaires pour réaliser le mouvement continu des personnes et des marchandises.
- 13.0.3. Les attentes des passagers par voie aérienne comprennent le transfert rapide et direct à partir du centre-ville à l'aéroport, une connexion facile entre les terminaux de l'aéroport au cours du transit, le transfert rapide et commode des passagers et leurs bagages des terminaux internationaux vers les domestiques, ainsi que la disponibilité de terminaux spécialisés (Air Terminal) pour le check-in dans le centre-ville et la fourniture de services spéciaux pour les personnes à mobilité réduite.

13.0.4. Dans le continent, il y a très peu d'exemples de coopération intermodale, et dans de nombreux cas l'infrastructure qui permettrait des voyages intermodaux efficaces est soit inexistante ou insuffisante.

### **13.1. INTÉGRATION DE L'AVIATION CIVILE AUX AUTRES MODES DE TRANSPORT**

#### **13.1.1. OBJECTIF**

13.1.1.1. L'objectif des Etats membres doit être d'avoir un système de transport bien intégré qui reliera le transport aérien à d'autres modes de transport pour le déplacement continu des passagers et du fret.

#### **13.1.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE**

13.1.2.1. Les États membres devront assurer un accès facile et aux aéroports et entre les terminaux de l'aéroport grâce à des routes et des systèmes transports ferroviaires bien intégrés.

#### **13.1.3. STRATÉGIES**

13.1.3.1. Pour réaliser cet objectif:

- i) Les États membres devront mettre en place des politiques convergentes, une planification et un aménagement conjoints des installations et des systèmes de transport et une intégration opérationnelle afin de parvenir à la liaison et à la connectivité entre le transport aérien et les autres modes de transport.
- ii) Les États membres doivent mettre en place des politiques et des législations appropriées qui favoriseront les investissements transfrontaliers dans le transport intermodal.
- iii) les États membres doivent élaborer des politiques et des législations qui garantiront que les fournisseurs d'infrastructures aéroportuaires, routières et ferroviaires mettent en œuvre les interconnexions, l'information commune et un système de distribution à travers le système de compagnie aérienne, routier et ferroviaire.

## **CHAPITRE XIV**

### **LIEN DE L'AVIATION CIVILE AVEC LES AUTRES SECTEURS SOCIO-ECONOMIQUES**

#### **14.0 PRÉAMBULE**

14.0.1. L'aviation civile comprend le transport aérien (transport commercial par avion), l'aviation générale (tels que la photographie aérienne des cultures et les levés), les travaux commerciaux aériens, les infrastructures (telles que les aéroports et les installations de navigation aérienne) et la

fabrication et l'entretien d'avion (moteurs et avioniques). Le transport aérien est au cœur de l'activité de l'aviation civile.

14.0.2 Le transport aérien a toujours connu une croissance plus élevée que la plupart des autres industries. La demande de transport aérien est étroitement liée au développement économique. En effet, le transport aérien constitue le moteur d'une économie. La contribution du transport aérien et des industries connexes de l'aviation civile à l'économie locale, régionale ou nationale comprend la production et les emplois directement attribuables à l'aviation civile et elle constitue un coefficient multiplicateur qui procure un effet d'entraînement sur les autres secteurs de l'économie.

14.0.3 Le transport aérien est cependant très sensible et est dépendant de l'évolution économique d'autres secteurs. Cela s'est manifesté lors des récentes crises économiques mondiales. À cet égard différents facteurs influent sur la santé du transport aérien dont:

14.0.3.1 Les facteurs économiques et sociopolitiques:

- a. Croissance, récession et inflation
- b. Les troubles civils et les guerres

14.0.3.2 Risques naturels:

- a) un climat ou des événements climatiques défavorables (par exemple cyclones, tempêtes hivernales, sécheresses, tornades, orages, éclair, fortes pluies, neige, vents et les restrictions de la visibilité et le cisaillement du vent);
- b) des événements géophysiques (séismes, volcans, tsunamis, inondations et glissements de terrain);
- c) les conditions géographiques (par exemple un terrain défavorable ou de grandes étendues d'eau);
- d) les événements environnementaux (par exemple feux de forêt, l'activité de la faune et les infestations d'insectes et / ou de parasites) ;
- e) des événements de santé publique (par exemple épidémies de grippe ou d'autres maladies).

14.0.4 Les secteurs socio-économiques suivants ont un impact significatif sur la croissance et la santé de l'industrie du transport aérien:

14.0.4.1 **Le Commerce:** L'industrie du transport aérien est un élément moteur du commerce international. La majorité des passagers transportés par avions ont des voyageurs d'affaires et des touristes tandis que la plupart des marchandises particulièrement périssables et les objets à valeurs élevées sont transportés principalement par voie aérienne. Ceci est également le cas des courriers et des colis.

- 14.0.4.2 **Le Tourisme:** l'Afrique possède de nombreuses attractions touristiques et des destinations et le tourisme demeure un des principaux piliers de l'économie de nombreux États africains. La majorité des voyageurs aériens venant de l'extérieur du continent sont des touristes. Cependant une partie importante du marché touristique est dominée par des transporteurs étrangers. Par ailleurs il y a peu d'échanges touristiques intra-africains.
- 14.0.4.3 **L'Immigration:** La décision de Yamoussoukro (DY) favorise l'intégration des États africains mais son application est entravée car actuellement il y a des restrictions significatives du mouvement des personnes et des marchandises entre de nombreux États y compris, en particulier, les exigences strictes pour les visas d'entrée et de transit pour les citoyens d'autres États africains. Cela a un impact négatif sur l'activité des compagnies aériennes africaines et constitue une entrave importante au transport aérien et au commerce en Afrique.
- 14.0.4.4 **Les Douanes:** Le transport aérien est souvent considéré à tort comme une vache à lait, ce qui entraîne l'imposition de tarifs douaniers prohibitifs et des taxes sur le fret, des services et équipements d'aéronefs et aéronautiques. Immanquablement, ces coûts sont répercutés sur les consommateurs conduisant à des coûts prohibitifs du transport aérien, des passagers et un fret réduits et des compagnies aériennes insoutenables. La situation est encore aggravée par les douanes compliquées et la réglementation des changes et des procédures.
- 14.0.4.5 **Les technologies de l'information et des communications (TIC)** constituent l'épine dorsale technologique du transport aérien. Toute la logistique pour le traitement et le mouvement des aéronefs, des passagers et de frets ont impossibles sans l'architecture et le fonctionnement efficace et efficient des TIC. Une perturbation de l'infrastructure des TIC dans un État a un impact négatif sur la sécurité et l'efficacité des opérations de transport aérien.
- 14.0.4.6 **Puissance:** L'aviation civile est une industrie de très haute technologie qui fonctionne sur la base du matériel de précision. Les installations de gestion des aéroports et du trafic aérien, la communication au sol et celle des avions, la navigation et la surveillance d'équipements dépendent tous pour fonctionner d'une alimentation énergétique sans coupure. L'incidence de l'alimentation épileptique peut conduire à des conséquences catastrophiques pour la sécurité et l'efficacité des vols.
- 14.0.4.7 **L'industrie des carburants de l'aviation:** le Carburant de l'aviation constitue plus de 40% du coût de fonctionnement des compagnies aériennes. Par conséquent, l'industrie aéronautique est très sensible à la montée des prix du carburant. Dans la région africaine ce problème fut aggravé par l'offre erratique, l'imposition de taxes prohibitives et les monopoles dans la fourniture de carburant aux aéroports. Les compagnies aériennes africaines étant significativement plus faibles que leurs concurrents étrangers qui sont moins affectés par ce genre de difficultés.

14.0.4.8 **Recherche et Développement:** Depuis le début du développement ordonné de l'aviation civile, l'accent avait été mis en Afrique principalement sur l'aspect opérations de l'industrie, ce qui pourrait en partie être reproché à sa performance et sa part minimale dans l'industrie. Afin d'assurer une croissance durable et la participation dans l'aviation civile, les Etats africains doivent s'impliquer d'avantage dans la recherche de l'aviation et le développement.

14.0.5 Au niveau opérationnel, le transport aérien exige la coopération active des autres ministères ou agences tels que:

- L'immigration, de délivrance de passeport / de visas
- Les douanes et la quarantaine
- Environnement Public et Santé Portuaire
- Sécurité et contrôle des stupéfiants
- Autorités émettrices du tourisme
- Les autorités d'affaires étrangères

#### **14.1. OBJECTIF**

14.1.1 L'objectif des Etats membres est la promotion continue et l'utilisation du transport aérien comme le moteur et le conducteur de leurs économies.

#### **14.2. DECLARATION DE POLITIQUE**

14.2.1 Les États membres doivent promulguer des lois et des politiques qui garantissent que les autres secteurs socio-économiques facilitent la croissance durable du transport aérien et activent son rôle de développement national global du continent.

#### **14.3 STRATÉGIES**

14.3.1 Pour réaliser cet objectif:

- i) Les États membres doivent adoptent et mettre en œuvre des politiques qui favoriseront l'accroissement des échanges entre eux afin d'augmenter le trafic aérien.
- ii) Les États membres doivent mettre en place des politiques qui encouragent leurs citoyens à fréquenter les destinations touristiques en Afrique comme un moyen de faire croître le transport aérien sur le continent.
- iii) Les Tour-opérateurs et les compagnies aériennes africaines doivent collaborer davantage pour permettre à l'industrie du transport aérien africain d'augmenter sa part du tourisme mondial en Afrique.
- iv) Les Opérateurs d'aéroport doivent s'assurer que leurs aéroports sont équipés d'un support TIC robuste et de la mise en œuvre d'offre de

services TIC dédiés aux aéroports et aux systèmes de soutien de l'aviation ;

- v) Les États membres doivent veiller à la fourniture d'alimentation en énergie adéquate et continue qui est dédiée aux aéroports et aux installations de navigation aérienne car l'aviation civile est une industrie très haute technologie qui fonctionne sur la base de matériel de précision.
- vi) Les États membres devront réexaminer leurs politiques d'immigration et les réglementations qui encouragent les voyages intra africains à travers:
  - la suppression/ l'assouplissement de l'obligation de visa d'entrée pour les citoyens africains;
  - l'émission des visas d'entrée dans leurs aéroports internationaux;
  - l'abolition des visas de transit de leurs aéroports.
- vii) les États membres doivent mettre en œuvre des politiques favorables et des régimes tarifaires personnalisés pour:
  - les avions et pièces de rechange
  - Les importations et les exportations de fret
  - l'échange de devises
- viii) Les États membres veilleront à assurer un approvisionnement sans interruption des produits pétroliers aux aéroports et compagnies aériennes ainsi que la protection équitable du transport aérien contre des prix élevés et des pratiques tranchantes injustifiées dans la distribution et la ventes de carburant d'aviation.
- ix) Les États membres veilleront à ce que le nombre des perturbations de vols internationaux soit , dans la mesure du possible, maintenu minimal et que lorsque cela se produit; les compagnies aériennes et les passagers sont indemnisés quand cela est dû à des problèmes sociopolitiques.
- x) Les États membres doivent soutenir leurs compagnies aériennes à obtenir des taux d'assurance favorables et si possible de fournir des garanties pour couvrir les risques sociopolitiques.
- xi) Les États membres devront prendre des mesures visant à créer des institutions de recherche et développement en se concentrant sur l'aviation civile aux niveaux national et régional.
- xii) Les États membres devront faciliter et aider les centres de formation en aviation civile à s'engager dans des accords de collaboration avec les universités nationales et internationales et les instituts de recherche et de se tenir au courant des progrès technologiques dans l'industrie.
- xiii) les États membres devront intégrer l'aviation dans les établissements d'enseignement dans le cadre du programme d'études pour les étudiants des cycles supérieurs.

**PLAN D'ACTION**  
**TRANSPORT FERROVIAIRE**

**2012 - 2015**



AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

---

**DEUXIEME SESSION DE LA CONFERENCE  
DE L'UNION AFRICAINE DES MINISTRES  
DES TRANSPORTS  
21 - 25 NOVEMBRE 2011  
LUANDA (ANGOLA)**

**AU/TPT/EXP/PI.Ac. FT (II)**

**PLAN D'ACTION  
TRANSPORT FERROVIAIRE**

**2012 - 2015**

| N°       | Objectifs   | Activités et Actions   | Sources de vérification | Structure Chef de file | Structures impliquées               | Période   |
|----------|---|--|-------------------------|------------------------|-------------------------------------|-----------|
| <b>A</b> | <b>Politique et stratégie des transports ferroviaires</b>   |  |                         |                        |                                     |           |
| A.1      | Connectivité du réseau des chemins de fer africains   | Accélérer la mise en œuvre du Plan d'action prioritaire (PAP) du PIDA  | Rapport                 | UA                     | BAD<br>CEA<br>NEPAD<br>UAC<br>ETATS | 2012-2020 |
| A.2      | Développer des Technologies de l'Information et des Télécommunications dans le sous-secteur ferroviaire | <ul style="list-style-type: none"> <li>Formuler les politiques visant à une plus grande utilisation des TIC dans l'amélioration de la gestion commerciale, de l'exploitation et de la rentabilité financière</li> <li>Créer une base de données sur la gestion des réseaux au niveau des CER et de l'UAC pour le suivi de l'activité du sous-secteur ferroviaire.</li> </ul> | Rapport d'études        | UA                     | UAC CER<br>CEA<br>ETATS             | 2012-2015 |
| A.3      | Améliorer la sûreté et la sécurité du transport ferroviaire   | Mettre en œuvre les technologies modernes en matière de sécurisation du trafic ferroviaire en cas de catastrophe ferroviaire   | Rapport d'études        | ETATS                  | UA<br>UAC<br>CER                    | 2012-2013 |
| A.4.     | Développer l'industrie ferroviaire  | Mener les études de création d'industries de fabrication des équipements ferroviaires adaptés aux besoins du marché africain   | Rapport d'études        | ETATS                  | UAC                                 | 2012-2040 |
| A.5      | Prendre en compte l'impact environnemental du transport ferroviaire                                     | Mener les études d'impacts environnementaux des transports ferroviaires<br>Assurer les opérations respectueuses de l'environnement   | Rapport d'études        | ETATS                  | UAC                                 | 2012-2015 |

| N°       | Objectifs   | Activités et Actions  | Sources de vérification       | Structure Chef de file | Structures impliquées | Période   |
|----------|---|---|-------------------------------|------------------------|-----------------------|-----------|
| <b>B</b> | <b>Modes de gestion</b>   |   |                               |                        |                       |           |
| B.1      | Elaborer un guide africain pour la restructuration des entreprises ferroviaires | Evaluer les processus de restructuration et de privatisation sur le triple plan économique, financier, technique et social  | Rapport d'évaluation et guide | UA                     | CER UAC               | 2012-2015 |
| B.2.     | Elaborer un mécanisme de suivi de l'activité ferroviaire africaine              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Elaborer les politiques visant à promouvoir l'utilisation des outils modernes de gestion prévisionnelle du personnel pour l'amélioration de la productivité du personnel</li> <li>Création une base des données de partager des expériences</li> <li>Encourager l'échange d'information pour une meilleure gestion des entreprises ferroviaires</li> <li>Mise en place d'un réseau d'échanges des systèmes de gestion et d'information (site WEB)</li> </ul> |                               | UAC                    | UA<br>CER             | 2012-2015 |
| <b>C</b> | <b>Renforcement des capacités humaines et gestion d'expertise</b>               |   |                               |                        |                       |           |
| C.1      | Evaluer les capacités de formation dans le domaine des chemins de fer           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Elaborer le programme de restauration des écoles et centres de formation en fonction des besoins du marché</li> <li>Restaurer les capacités africaines de formation du personnel qualifié des chemins de fer</li> </ul>  | Rapport d'étude               | UA                     | ETATS<br>UAC, CER     | 2012-2015 |

| N°       | Objectifs   | Activités et Actions  | Sources de vérification | Structure Chef de file | Structures impliquées           | Période   |
|----------|---|---|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|
| <b>D</b> | <b>Financement du transport ferroviaire</b>                 |   |                         |                        |                                 |           |
| D.1      | Mobiliser des ressources de financement des infrastructures | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en place les mécanismes de création de fonds d'investissement des infrastructures en examinant les différentes options de financement</li> <li>• Sensibiliser la communauté des bailleurs pour accroître les moyens d'intervention en faveur du programme</li> <li>• Promouvoir la bonne gouvernance des Etats pour attirer des fonds privés</li> </ul> |                         | ETATS                  | UA<br>CER<br>Bailleurs de fonds | 2008-2010 |
| <b>E</b> | <b>Conception et actualisation des bases de données</b>     |   |                         |                        |                                 |           |
| E.1.     | Mise en œuvre d'une Banque de données ferroviaires          | Concevoir l'implantation d'une banque de données<br>Fournir les informations aux acteurs ferroviaires et à tous ceux qui sont intéressés par les activités ferroviaires<br>Disposer d'éléments pour mesurer et comparer la performance des réseaux et partager les expériences de gestion   |                         | UAC                    | CER,<br>ETATS                   | 2008-2010 |

2012

# Report of the 2nd Ordinary Session of the AU conference of ministers of transport Luanda, Angola, 21 – 25 November 2011

African Union

African Union

---

<http://archives.au.int/handle/123456789/4638>

*Downloaded from African Union Common Repository*