

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

**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

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

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 2nde 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 km² 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 Etats 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 États sahélo-sahariens (CEN-SAD) ;
 - la Communauté Est Africaine (EAC) ;
 - la Communauté économique des États d'Afrique centrale (CEEAC) ;
 - la Communauté économique des États 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 recoupements 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^{ème} 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'AFCAP

- 3.0.** L'AFCAP 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 AFCAP:**
- 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'AFCAP 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'AFCAP amendements s'y rapportant. Le Comité examine les rapports sur l'application de la AFCAP en ses sessions ordinaires. Le Comité doit également assurer un examen complet de l'AFCAP au moins une fois tous les 10 ans. Les plans d'action adoptés par les ministres doivent être en conformité avec l'AFCAP.
- 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'AFCAP grâce aux 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'AFCAP. 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'AFCAP 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'AFCAP

- 3.4.1. Un examen complet de l'AFCAP 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 Etats 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 Etats 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 Etats 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 Etats membres est d'assurer la disponibilité de données adéquates complète 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 États 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 États ainsi qu'au sein des États 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 CO₂ 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^e 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 civiles 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) appropriées 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 sont 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 |
|----------|---|--|-------------------------|------------------------|-------------------------------------|-----------|
| A | Politique et stratégie des transports ferroviaires | | | | | |
| 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 CEA NEPAD UAC 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"> 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 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. | Rapport d'études | UA | UAC CER CEA 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 UAC 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 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 | Modes de gestion | | | | | |
| 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"> • Elaborer les politiques visant à promouvoir l'utilisation des outils modernes de gestion prévisionnelle du personnel pour l'amélioration de la productivité du personnel • Création une base des données de partager des expériences • Encourager l'échange d'information pour une meilleure gestion des entreprises ferroviaires • Mise en place d'un réseau d'échanges des systèmes de gestion et d'information (site WEB) | | UAC | UA CER | 2012-2015 |
| C | Renforcement des capacités humaines et gestion d'expertise | | | | | |
| C.1 | Evaluer les capacités de formation dans le domaine des chemins de fer | <ul style="list-style-type: none"> • Elaborer le programme de restauration des écoles et centres de formation en fonction des besoins du marché • Restaurer les capacités africaines de formation du personnel qualifié des chemins de fer | Rapport d'étude | UA | ETATS UAC, CER | 2012-2015 |

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