**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

**Deuxième réunion du Groupe Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG/2)**

**Livingstone, Zambie, 2-6 novembre 2026**

**Point 4 de l'ordre du jour : Mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de sécurité et de navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans les plans régionaux de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne**

# MISE À JOUR DES INFRASTRUCTURES DE L'AVIATION : DE L'ANALYSE DES ÉCARTS AUX PROJETS PRIORITAIRES ET BANCABLES

(Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile

(CAFAC)


**RÉSUMÉ**

La présente note de travail fait le point sur la mise en œuvre du programme continental d'infrastructures aéronautiques, notamment l'analyse des écarts réalisée en 2023, l'établissement de cinq portefeuilles de projets d'investissement à l'échelle du Continent, la présentation de projets et des besoins infrastructurels par les États membres, et les résultats de la réunion consultative de Kigali.

Elle met l'accent sur l'alignement des priorités des États membres sur les portefeuilles de projets d'investissement continentaux, le cadre commun convenu pour la préparation des projets et les obstacles rencontrés dans leur maturation, la feuille de route post-Kigali et la matrice des responsabilités institutionnelles destinées à soutenir l'élaboration progressive des projets prioritaires et à les faire avancer vers l'admissibilité au financement.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.


| | |
|---|---|
| *Objectifs stratégiques* | *C. L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous*<br>*F. Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous* |
| *Références* | 1. Rapport final - Analyse des infrastructures de l'aviation en Afrique (2023) et prévisions de la demande de trafic aérien sur 25 ans<br>2. Rapport final - Projets d'infrastructures aéronautiques en Afrique admissibles à un financement<br>3. Rapport de la Convention et du Salon africains du transport aérien 2026 |

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'analyse des écarts des écarts des infrastructures aéronautiques en Afrique réalisée en 2023 a défini un niveau de référence continental couvrant 41 États africains et a identifié 60 déficits d'infrastructure dont 11 liés aux aérodromes, 37 aux services de la navigation aérienne et 12 à

l'équipement des aéronefs. Les constatations ont ensuite été regroupées en cinq portefeuilles de projets d'investissement continentaux afin d'offrir un cadre plus structuré pour l'élaboration des projets et la mobilisation des financements.

1.2 La Convention et le Salon africains du transport aérien tenus à Lomé (Togo) en juin 2026 se sont fixé pour objectif de faire progresser sur une période de 12 à 24 mois au moins cinq projets prioritaires d'infrastructures aéronautiques vers l'admissibilité au financement.

1.3 La réunion consultative sur le développement et la mise en œuvre des infrastructures aéronautiques, organisée conjointement à Kigali (Rwanda) par la Commission de l'Union africaine (CUA) et la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) du 14 au 17 septembre 2026, sous les auspices l'Autorité de l'aviation civile du Rwanda, était axée sur la traduction de ce besoin en un cadre commun d'élaboration des projets à travers l'évaluation de la maturité des projets, l'identification des besoins d'assistance technique et financière, et la prise en compte de modèles de financement adaptés, et l'entente autour d'une feuille de route de mise en œuvre post-Kigali et une matrice des responsabilités.

## 2 ANALYSE

2.1 Les cinq (5) portefeuilles de projets d'investissement continentaux pour les infrastructures aéronautiques sont :

i. La modernisation et la mise à niveau des aérodromes et des infrastructures de fret
ii. La modernisation des services de navigation aérienne
iii. La modernisation et la mise à niveau des équipements de bord.
iv. Les équipements et les systèmes de sûreté de l'aviation
v. La protection de l'environnement.

2.2 Onze (11) États membres ont fait connaître leurs besoins prioritaires en matière d'infrastructures aéronautiques afin d'accélérer l'élaboration de leurs projets. Il s'agit du Kenya, du Burundi, de l'Eswatini, de Sao Tomé-et-Principe, du Zimbabwe, de la Zambie, de la Gambie, du Mozambique, du Mali, du Gabon et du Libéria. Ces besoins concernent les infrastructures aéroportuaires, l'expérience voyageurs, les installations de fret et de la chaîne du froid, les améliorations des pistes et coté piste, les infrastructures de sécurité et de sûreté de l'aviation, les installations pour les carburants d'aviation durables (SAF), ainsi que la modernisation des services de navigation aérienne, y compris la gestion de la circulation aérienne (ATM), les communications, navigation et surveillance (CNS), la navigation fondée sur les performances (PBN) et la gestion de l'information aéronautique (AIM) numérique.

2.3 La réunion consultative a examiné et adopté cinq conclusions afin d'accélérer la préparation, le financement et la mise en œuvre de projets d'infrastructures aéronautiques en Afrique. Parmi les principaux résultats de la réunion de Kigali figurent un cadre continental de préparation des projets d'infrastructures aéronautiques, un cadre normalisé d'évaluation de la maturation des projets, un cadre d'élaboration des projets et d'engagement des organismes de financement du développement, ainsi qu'une feuille de route de mise en œuvre post-Kigali et une matrice des responsabilités.

2.4 Ces résultats offrent aux États membres un canevas structuré pour faire progresser les projets d'infrastructures prioritaires, de la conception à l'admissibilité au financement et à la mise en œuvre. La réunion a identifié d'importantes lacunes dans la maturation des projets et a recommandé la mise en place d'une plateforme d'accélération de la réalisation des projets post-Kigali, soutenue par un cadre commun d'élaboration des projets, une méthodologie d'évaluation de leur maturité et des mécanismes coordonnés pour leur fournir un soutien

technique et financier.

2.5 Les discussions menées à Kigali ont confirmé que la plupart des projets prioritaires soumis par les États membres sont encore au stade de besoins prioritaires ou de la définition de projet. Les organismes de financement du développement veillent particulièrement à ce que tous les projets présentent une appropriation et une gouvernance plus claires, des données de marché ou une perspective de la demande crédible, une définition technique appropriée, des mécanismes juridiques et de sauvegarde appropriés, ainsi que des éléments financiers préliminaires de base, comprenant les fourchettes de coûts, les modèles de revenus ou de paiements et les critères de viabilité financière.

2.6 Un processus commun d'élaboration des projets a donc été adopté, comprenant cinq étapes progressives : *priorisation, définition, faisabilité, structuration et évaluation*. Le passage d'une étape à la suivante est subordonné à la vérification des conditions de sortie correspondantes. L'octroi du statut de priorité ne constitue pas, à lui seul, une approbation de l'organisme de financement du développement ou un engagement de financement.

2.7 La réunion a souligné la nécessité urgente de créer un mécanisme de coordination et d'engagement des parties prenantes associant la CUA, la CAFAC, l'AUDA-NEPAD, l'OACI, l'IATA, l'AFRAA, les organismes de financement du développement, les organisations régionales et les États membres, afin de concevoir des projets communs d'infrastructures aéronautiques prêts pour le financement en soutien au MUTAA, y compris un espace aérien africain interopérable uniforme.

2.8 La feuille de route post-Kigali propose un parcours progressif allant de la mobilisation au financement. Pendant les 90 premiers jours, la priorité sera accordée à la conception de la plateforme des projets communs avec les principales parties prenantes, l'entente autour les termes de référence et la désignation des points focaux, la confirmation des promoteurs de projets, le regroupement des projets autour des cinq portefeuilles de projet, l'exhaustivité des informations relatives aux projets et l'application des critères de conception. Entre le troisième et le sixième mois, des ateliers de projet et des plans d'élaboration spécifiques devront soutenir la sélection d'un portefeuille initial pour l'accélération, permettant à au moins cinq projets d'entamer une phase de préparation accélérée.

2.9 Sur une période de 6 à 18 mois, les projets sélectionnés devraient passer progressivement des études de faisabilité et de sauvegardes, à l'analyse de la demande, la modélisation financière préliminaire, et la définition des structures de réalisation et de financement. Sur une période 18 à 24 mois voire au-delà, les projets parvenus à maturité devraient entamer la phase d'engagement avec les organismes de financement, de diligence raisonnable et d'évaluation, satisfaire aux conditions d'évaluation, et évoluer vers le financement, la passation des marchés et la mise en œuvre, conformément au calendrier spécifique à chaque projet.

2.10 La matrice des responsabilités établit une appropriation institutionnelle claire**.** La CUA assure la supervision politique, l'alignement et les mécanismes de recours ; la CAFAC coordonne le portefeuille de l'aviation, tient à jour le registre et l'outil de suivi des projets, réunit les parties prenantes et suit les progrès ; l'AUDA-NEPAD soutient l'évaluation de l'état de préparation, les cliniques de projets et la planification de la préparation ; les États membres et les promoteurs de projets conservent la propriété des projets ainsi que la responsabilité des informations, des études, des approbations, de la passation des marchés et de la mise en œuvre ; et les organismes de financement du développement fournissent des avis sur l'admissibilité, un appui à la préparation, ainsi que des évaluations indépendantes et des décisions de financement. Les CER, le Secrétariat de la ZLECAf, l'OACI et les partenaires techniques, les organisations sectorielles, les opérateurs, les mécanismes de préparation des projets et les conseillers apportent un appui régional, technique, de marché et de facilitation des transactions.

2.11 La priorité immédiate en matière de mise en œuvre consiste à transformer les ententes autour de la feuille de route et la matrice des responsabilités en un suivi coordonné par les principales parties prenantes. Tout en préservant la propriété souveraine des États membres, cette démarche préservera les États membres et instaurera un processus de préparation structuré et systématique qui permet aux projets crédibles de passer des besoins infrastructurels identifiés à l'admissibilité au financement et à la mise en œuvre.

## 3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

**La réunion est invitée à :**

a) prendre acte de l'évolution de l'identification, de la préparation et de la progression des projets prioritaires d'infrastructures aéronautiques vers l'admissibilité au financement ;

b) mettre en place un mécanisme de coordination et de mobilisation des parties prenantes associant la CUA, la CAFAC, l'AUDA-NEPAD, l'OACI, l'IATA, l'AFRAA, les organismes de financement du développement, les organisations régionales et les États membres afin de mettre au point des projets communs d'infrastructures aéronautiques prêts à l'investissement en soutien au Marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA) et d'un espace aérien africain unifié et interopérable.

c) encourager les parties prenantes identifiées dans la Feuille de route post-Kigali et la Matrice des responsabilités à engager des actions de suivi et de mise en œuvre, conformément à la Déclaration de Lomé et à la Matrice de mise en œuvre, en mettant l'accent sur la progression des projets prioritaires vers l'admissibilité au financement sur une période de 12 à 24 mois.

-FIN-