



SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 2 : Favoriser la croissance de l'aviation et la connectivité aérienne par des investissements dans les infrastructures, le capital humain et les partenariats

2.2 : Investir pour le développement et la modernisation des infrastructures de l'aviation civile

FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE L'AVIATION POUR UNE CONNECTIVITÉ RÉSILIENTE ET DURABLE

(Note présentée par l'Afrique du Sud au nom des 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail s'appuie sur les résultats de la Convention et Expo sur le transport aérien africain tenue à Lomé, au Togo, en juin 2026, événement au cours duquel la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), la Commission de l'Union africaine, les États membres, les institutions de financement du développement et les partenaires de l'industrie ont examiné des mesures pratiques permettant de faire progresser les priorités de l'Afrique en matière d'infrastructures d'aviation, en vue de la mise en œuvre.

La Convention a donné suite à l'Analyse des lacunes infrastructurelles d'aviation 2023 et aux cinq listes de Projets d'infrastructures d'aviation ayant par la suite été transmises aux États membres afin de les aider à identifier et à présenter leurs projets prioritaires. Les États membres sont désormais encouragés à aller au-delà de l'identification des besoins infrastructurels en définissant le périmètre des projets, en réalisant des études de faisabilité, des prévisions de la demande, des évaluations d'impact environnemental et social, des modélisations financières, des analyses de risques, et en structurant les projets. Ces activités préparatoires sont cruciales pour transformer les priorités nationales et régionales en projets matures et bancables, capables d'attirer des financements.

Cette Note met particulièrement en avant les projets régionaux et transfrontaliers favorisant la mise en place de systèmes homogènes, ainsi que l'interopérabilité des infrastructures, la mise en œuvre du Marché unique du transport aérien africain (MUTAA) et l'amélioration de la connectivité pour les passagers et le fret. La Note souligne en outre l'engagement continu de la CAFAC auprès des institutions de financement du développement et des partenaires internationaux afin de renforcer les capacités de

¹ Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

préparation des projets, de mettre en place des mécanismes de financement durables et de mobiliser les instruments de financement appropriés, qu'ils soient publics, privés, concessionnels ou mixtes.

Suite à donner : La Conférence est invitée à prendre les mesures énoncées au paragraphe 5.

<i>Objectif stratégique :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente Note seront entreprises sous réserve des ressources disponibles dans le Budget ordinaire 2026–2028 et/ou dans le cadre des contributions extrabudgétaires, y compris le Fonds de contributions volontaires pour le transport aérien.
<i>Références :</i>	<i>Analyse des lacunes en matière d'infrastructures aéronautiques en Afrique et Prévisions du trafic aérien sur une période de 25 ans – Rapport final (CUA, CAFAC, OACI)</i> <i>Rapport « African Aviation Infrastructure Bankable Project »</i> <i>Déclaration et Cadre de plan d'action pour le développement de l'infrastructure aéronautique en Afrique [Troisième Forum aéronautique mondial de l'OACI (IWAF/3), Abuja, 2017]</i> <i>Doc 9750, Plan mondial de navigation aérienne</i> <i>Doc 7474, Plan de navigation aérienne AFI</i> <i>Plans d'Action Prioritaires (PAP) du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA)</i> <i>Doc 9854, Concept opérationnel d'ATM mondiale</i>

1. INTRODUCTION

1.1 L'Union africaine (UA) a lancé le Marché unique du transport aérien africain (SAATM) en 2018 dans le but de créer un espace aérien africain transparent, sûr et interopérable. La réalisation de cette vision nécessite des investissements considérables dans des infrastructures aéroportuaires et de navigation aérienne harmonisées et axées sur la technologie, malgré des problèmes de financement persistants.

1.2 En réponse à cela, la Commission de l'Union africaine (CUA), la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), avec le soutien de l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), de l'Association du transport aérien international (IATA), des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), des prestataires de services de navigation aérienne (ANSP), des Communautés économiques régionales (CER) et de 41 États africains, ont finalisé l'Analyse des lacunes infrastructurelles dans le secteur de l'aviation en Afrique pour l'année 2023 et les Prévisions de demande en trafic aérien sur 25 ans, conformément à la Déclaration d'Abuja dans le cadre du Troisième Forum aéronautique mondial de l'OACI (IWAF/3) en 2017. L'étude a mis en évidence 60 lacunes : 11 concernant les aéroports, 37 relatives aux services de navigation aérienne et 12 concernant l'équipement des aéronefs. L'étude prévoyait également que le trafic de passagers passerait d'environ 160 millions de passagers en 2024 à 469 millions de passagers à l'horizon 2050, renforçant l'urgence d'un investissement coordonné en temps opportun.

1.3 La question centrale n'est donc plus seulement celle de l'existence de déficits infrastructurels. C'est l'absence, dans de nombreux cas, de la capacité de préparation des projets, de la coordination institutionnelle et de l'architecture de financement nécessaires pour la conversion des priorités identifiées en projets chiffrés, bancables et réalisables. Cette note de travail met en évidence la réponse de l'Afrique à cette lacune infrastructurelle et propose des domaines dans lesquels l'OACI et les partenaires internationaux peuvent apporter de la valeur de façon pratique.

2. DE L'ANALYSE DES LACUNES À CINQ LISTES DE PROJETS

2.1 Les 60 lacunes ont été consolidées dans le cadre d'une évaluation pondérée de la faisabilité, de la complexité, des considérations politiques, des risques pour la sûreté, de l'impact et de l'importance critique dans cinq listes de projets d'infrastructures dans le secteur de l'aviation : a) Mise à niveau des infrastructures d'aérodrome et de fret ; b) Services de navigation aérienne et modernisation du système CNS/ATM ; c) Modernisation et mise à niveau des équipements et systèmes à bord des aéronefs ; d) Équipements, systèmes et résilience en matière de sûreté aérienne ; et e) Infrastructures durables et résilientes dans le secteur de l'aviation face aux changements climatiques.

2.2 Les listes de projets constituent un cadre commun à travers lequel les États et les institutions régionales peuvent harmoniser les demandes prioritaires, éviter les investissements isolés et redondants et identifier les opportunités de projets interopérables, mutualisés et transfrontaliers. Ces listes établissent également un lien entre la planification des infrastructures et la sûreté, la sécurité, la facilitation, la durabilité environnementale et le développement du fret, autant de composantes utilisées pour les travaux menés par les parties prenantes dans le cadre de la Stratégie globale des services de navigation aérienne (ANS) de la région AFI pour un ciel sans frontières.

3. LOMÉ : POINT DE DÉPART POUR PASSER DU DIAGNOSTIC À LA RÉALISATION

3.1 La Convention-Expo sur le transport aérien africain tenue à Lomé, au Togo, en juin 2026 a été cruciale, car l'événement a permis de déplacer le curseur du processus continental au-delà de l'énumération des lacunes. Cet événement a réuni des gouvernements, des autorités de l'aviation civile, des exploitants d'aéroports, des prestataires de services de navigation aérienne, des compagnies aériennes, des acteurs du secteur privé, des institutions de financement du développement et des partenaires techniques pour étudier comment ces cinq axes prioritaires pourraient être traduits en projets susceptibles d'attirer des investissements.

3.2 Cinq panels thématiques sur les infrastructures ont examiné le cycle de développement du projet et ont présenté les contraintes récurrentes à chaque étape. Parmi ces contraintes figuraient une définition inadéquate de la portée et des responsabilités dans le cadre des projets ; des études techniques, de trafic, économiques, environnementales et sociales incomplètes ; une planification nationale et régionale fragmentée ; des incertitudes concernant la répartition des risques et les garanties, ainsi qu'une implication des bailleurs de fonds uniquement après la conception des projets, et non pendant leur phase de préparation.

3.3 Les consultations de Lomé ont permis de définir un processus structuré, allant de l'identification et de l'étude de faisabilité d'un projet jusqu'à sa bancabilité, son financement et sa mise en œuvre, en reconnaissant que le financement ne saurait se substituer à une préparation adéquate du projet. La CAFAC et la CUA coordonnent les demandes des États membres et l'engagement des partenaires afin de faire progresser au moins 5 projets prioritaires au stade de la bancabilité dans les 12 à 24 mois.

4. PRIORITÉS DE L'AFRIQUE EN MATIÈRE DE PRÉPARATION ET DE FINANCEMENT DES PROJETS

4.1 L'Afrique a besoin d'un mécanisme coordonné de préparation des projets pour faire avancer les projets sélectionnés au stade de la maturité d'investissement. Le continent devrait apporter une expertise multidisciplinaire, appliquer des critères de priorisation transparents, développer des informations sur les projets et des options de financement, et suivre les projets de la conception à la mise en œuvre.

4.2 Les projets régionaux et transfrontaliers nécessitent une planification harmonisée afin de prendre en compte les différences entre les normes, les systèmes de passation de marchés, les mandats et les accords en matière de recettes. Une telle planification réduira la fragmentation, améliorera l'interopérabilité et les économies d'échelle, et soutiendra la mise en œuvre efficace du SAATM.

4.3 Le financement doit refléter les caractéristiques des projets et les contextes nationaux ; les ressources publiques ou concessionnelles doivent soutenir les infrastructures critiques pour la sûreté et à faible revenu, et des financements privés ou mixtes doivent soutenir des projets commercialement viables. La préparation d'un projet doit permettre de déterminer la faisabilité financière, la demande, les recettes et la répartition des risques avant toute procédure de passation de marché ou tout engagement financier.

5. ACTIONS REQUISES DE LA CONFÉRENCE

5.1 La Conférence est invitée :

- a) à prendre note de l'Analyse des lacunes 2023, des cinq Listes de projets infrastructurels dans le secteur de l'aviation et des résultats de la Convention de Lomé 2026 en tant que cadre continental coordonné permettant de passer de l'identification des infrastructures à des projets bancables et réalisables ;
- b) à appeler l'OACI à tenir compte des enseignements tirés du processus africain d'analyse des lacunes en vue de la bancabilité dans le cadre de ses travaux en cours sur le financement des infrastructures d'aviation, du Plan mondial de navigation aérienne et de l'initiative Aucun pays laissé de côté ;
- c) à demander à l'OACI qu'elle renforce les orientations pratiques sur la préparation des projets dans le secteur de l'aviation, la bancabilité, les structures de financement et la participation public-privé, adaptées aux besoins des États en développement ;
- d) à encourager les institutions de financement du développement et leurs partenaires à mettre à disposition des mécanismes d'aide à la préparation des projets, des instruments de financement concessionnels et mixtes, des garanties et d'autres solutions visant à réduire les risques pour les infrastructures sectorielles essentielles à la sûreté, transfrontalières et résilientes face aux changements climatiques.