



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 29 : Programme 2030 des Nations Unies — Objectifs de développement durable

Point 30 : Mobilisation des ressources

SUPPORT AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT AÉRIEN DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT

(Note présentée par Le Groupe de la Banque mondiale)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Reconnaissant le rôle accélérateur du transport aérien dans le développement économique, la présente note souligne l'appui du Groupe de la Banque mondiale au secteur du transport aérien et ses mécanismes de financement. L'objectif de la présente note est de faciliter l'accès au financement aux États, et ce afin d'améliorer les systèmes de transport aérien ainsi que de soutenir la réalisation des objectifs du programme 2030 des Nations Unies pour le développement durable.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à reconnaître l'importance pour les États membres d'élever la priorité donnée au secteur de l'aviation dans leurs plans nationaux de développement ;
- à inviter les États membres à considérer l'inclusion du transport aérien dans leur stratégie de développement, à travers leurs Cadre de Partenariat Pays (CPF) respectifs.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les Objectifs stratégiques
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note de travail seront financées par les ressources disponibles dans budget du programme régulier 2017-2019 et/ou par des contributions budgétaires additionnelles.
<i>Références :</i>	A39-WP/23 A39-WP/25 A39-WP/26 HLSC/15-IP/37

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par le Groupe de la Banque mondiale.

1 INTRODUCTION

1.1 Le Groupe de la Banque mondiale poursuit la réalisation de deux objectifs ambitieux :

- mettre fin à l'extrême pauvreté en l'espace d'une génération en réduisant à 3 % la proportion de personnes vivant avec moins de 1,90 dollar à l'horizon 2030 ;
- favoriser, dans chaque pays, la croissance du revenu des 40 % les plus pauvres.

1.2 Le Groupe de la Banque mondiale (WBG) est une source essentielle d'appui financier et technique pour les pays en développement du monde entier, à travers l'accord de prêts assortis de faibles taux d'intérêt, de crédits sans intérêts, de dons ou d'assistance technique. Le Groupe Banque mondiale (WBG) apporte également son appui aux pays en développement sous la forme de conseils stratégiques, d'études et d'analyses.

1.3 Les financements du Groupe de la Banque mondiale sont destinés à appuyer des investissements dans un vaste éventail de secteurs : éducation, santé, administration publique, infrastructure, développement du secteur financier et du secteur privé, agriculture, gestion de l'environnement et des ressources naturelles, etc.

1.4 Le Groupe de la Banque mondiale est composé de cinq institutions : L'Association internationale de développement (IDA), La Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD), La Société financière internationale (IFC), L'Agence multilatérale de garantie des investissements (MIGA) et Le Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements (CIRDI).

1.5 IDA accorde des prêts ou des crédits sans intérêt et des dons aux pays les plus pauvres de la planète. IBRD prête aux pays à revenu intermédiaire et aux pays pauvres solvables. IFC finance des prêts, des fonds propres et des services-conseil pour stimuler l'investissement privé dans les pays en développement. MIGA offre aux investisseurs des garanties contre les pertes associées aux risques non commerciaux dans les pays en développement. ICSID offre des mécanismes internationaux de conciliation et d'arbitrage des différends liés aux investissements.

2 LE TRANSPORT : UN FACTEUR CLÉ DE DÉVELOPPEMENT

2.1 Le transport est reconnu comme un contributeur clé pour la réalisation des objectifs de développement durable (SDG), et tout particulièrement comme un moteur de progrès pour d'autres secteurs. La connectivité joue un rôle important dans la promotion du développement économique et social mondial. Des systèmes de transport efficaces sont essentiels à la circulation des biens et des services, à la connexion entre les personnes et les marchés et les opportunités économiques, ainsi qu'à l'accès aux soins et à l'éducation.

2.2 En tant qu'institution multiseCTORielle, le Groupe de la Banque mondiale a un positionnement unique et propose une approche globale dans l'appui qu'il peut apporter aux États membres dans la réalisation de leurs objectifs de développement durable. La stratégie du Groupe de la Banque mondiale pour le secteur du transport et le business plan pour les trois prochaines années ont pour objectifs de faciliter la circulation des personnes, des biens et des idées dans les pays en

développement, en se concentrant sur les solutions de mobilité permettant un accès amélioré, efficace et sûr aux structures de transport, le tout d'une manière durable.

2.3 Le Groupe de la Banque mondiale est le plus gros fournisseur du monde de financements pour le développement et en particulier pour le transport. Le portefeuille total d'investissements était de 242 milliards \$ pour l'année fiscale 2015 (FY15) et les investissements dans le transport représentaient 45 milliards \$, soit approximativement dix-neuf pour cent du portefeuille du Groupe de la Banque mondiale. Pendant la même année fiscale, les investissements du Groupe de la Banque mondiale dans le secteur aérien se chiffraient à 1,47 milliard \$, soit une augmentation de 2 pour cent par rapport à l'année fiscale 2014 (FY14). Le segment du transport aérien représente environ trois pour cent du portefeuille d'investissement de la Banque dans les transports. Le portefeuille d'investissement dans le transport aérien se compose de 26 projets ou composantes de projets venant de la BIRD ou IDA, ainsi que du portefeuille de prêts et de conseil en investissements de la SFI dans le secteur aérien.

2.4 En 2015 IDA a vu l'approbation d'un projet de 52 millions \$ pour amélioration de la sécurité de l'aéroport de Goma en DRC et d'un crédit de 59,2 millions \$ pour le projet d'investissement dans l'aviation de Vanuatu faisant partie du Pacific Aviation Investment Program (PAIP). PAIP est en cours d'implémentation au Kiribati, Tonga, Tuvalu, et Samoa. Les projets de la BIRD dans le transport aérien incluent le développement de l'aéroport du Caire, qui est financé par un prêt de 280 millions USD, et celui de l'aéroport de Shangrao Sanquingshan, financé par un prêt de 50 millions USD.

2.5 Aucun nouvel engagement financier n'a été pris par la SFI dans le secteur du transport aérien en FY15. Les nouveaux engagements pris l'année dernière incluaient ASECNA en Afrique, Queen Alia II en Jordanie, et l'aéroport de Zagreb en Croatie. Des services de conseil de la SFI ont aussi été initiés au Brésil (Aéroport de Galeão et Confins) et en Arabie saoudite (Aéroports de Djeddah et Taif) en FY14. MIGA a été impliqué dans le secteur du transport aérien dans le passé à travers l'émission de garanties pour deux aéroports, l'un au Pérou et l'autre en Equateur.

3 MÉCANISMES DE FINANCEMENTS

3.1 Compte tenu de la priorité donnée aux autres secteurs et modes de transport par les Pays, les investissements dans le secteur aérien ne représentent qu'une petite partie du portefeuille du Groupe de la Banque mondiale. Le Groupe de la Banque mondiale continue de financer des projets en rapport avec le transport aérien de manière sélective, priorisant les projets ayant un fort impact de développement et un lien avec les deux objectifs du Groupe.

3.2 Les investissements du Groupe de la Banque mondiale dans le transport aérien sont typiquement conduits de trois manières : i) comme un large et unique projet dans les infrastructures aéroportuaires (par exemple, le projet de développement de l'aéroport du Caire) ; ii) comme des composants plus petits d'un projet de transport au sens large dans le pays (par exemple, le projet de support au secteur du transport au Kenya) ou d'un projet dans un autre secteur ; ou iii) comme un projet régional couvrant plusieurs pays (comme par exemple, le Pacific Aviation Investment Program qui est en cours d'implémentation aux Tonga, Tuvalu, Samoa, Kiribati, et Vanuatu). Les deux dernières approches sont devenues plus communes.

3.3 En termes d'éligibilité d'accès au financement, la BIRD est prévue pour les pays à revenu intermédiaire et fourni des prêts à taux d'intérêt réduits alors qu'IDA est prévue pour les pays les plus pauvres et leur accorde des prêts ou des crédits sans intérêt et des dons. L'éligibilité pour recevoir

l'assistance d'IDA dépend principalement du niveau relatif de pauvreté du pays (défini par un revenu par habitant de moins de 1,215 \$ par jour en FY16) IDA assiste aussi quelques pays qui ont un niveau de revenu par habitant supérieur mais à qui il manque la solvabilité pour emprunter à la BIRD. Quelques pays sont aussi définis comme « mixte » s'ils sont à la fois éligible à IDA mais aussi solvables et donc éligibles pour certains prêts de la BIRD.

3.4 Le dialogue entre un pays et le Groupe de la Banque mondiale se fait généralement à travers la Country Management Unit (CMU) dirigée par le Country Director (CD) et une équipe de spécialistes sectoriels et du pays. Les priorités pour l'engagement avec le pays sont déterminées avec les contreparties gouvernementales (incluant plusieurs ministères tels que finance, transport, santé).

3.5 Depuis Juillet 2014 le Groupe de la Banque mondiale utilise le Cadre de Partenariat avec le Pays (CPF) pour définir l'engagement avec les pays. Cette approche a pour objectif de s'assurer que le modelé de la Banque axe sur les pays soit plus systématique, s'appuie sur des faits, soit sélectif et se focalise sur les objectifs de mettre fin à l'extrême pauvreté et de promouvoir une prospérité partagée d'une manière durable. Le CPF définit l'engagement du Groupe de la Banque mondiale avec le pays et les objectifs de développement pour chaque intervention. Le but est de formuler les objectifs de développement que les interventions sont censées apporter au pays tous les 4 à 6 ans.

3.6 Le CPF est basé sur un Diagnostic systématique du pays (SCD). Le SCD examine les facteurs les plus importants pour réduire durablement la pauvreté et promouvoir une prospérité partagée. Le diagnostic est réalisé en concertation avec les autorités nationales et une série d'acteurs locaux. Pour recevoir des financements pour des initiatives ayant trait au transport aérien, le secteur du transport aérien devra être identifié comme important dans le SCD et inclus dans le CPF.

4 LA COOPÉRATION ENTRE PARTENAIRES

4.1 La capacité dans les pays en développement peut être améliorée et renforcée quand les pays donateurs coordonnent leurs activités et harmonisent leurs directives et procédures. Le Groupe de la Banque mondiale continue de travailler avec de nombreux partenaires pour promouvoir le développement du transport aérien.

4.2 Le Groupe de la Banque mondiale et l'Organisation Civile Internationale (OACI) ont un long historique de coopération. Les champs de coopération incluent par exemple les directives de transport aérien, la sécurité, les infrastructures aéroportuaires et de régulation du trafic ainsi que l'environnement.

4.3 Le Groupe de la Banque mondiale ne peut pas financer directement les activités de l'OACI, cependant, il peut inclure des membres du personnel technique du Secrétariat dans son travail sur ses projets et ses missions. Le Groupe de la Banque mondiale peut aussi financer des services de support fourni par l'OACI à travers son secrétariat, comme par exemple le Bureau de Coopération Technique (TCB), si ceux-ci sont acquis conformément avec l'accord de crédit ou de don passé entre Le Groupe de la Banque mondiale et le pays client.

4.4 Le Groupe de la Banque mondiale continue d'explorer des opportunités de coopérations avec d'autres partenaires internationaux, les Banques Multilatérales de développement (la Banque Inter Américaine de Développement, La Banque Africaine de Développement ou la Asian Development Bank) ainsi que les communautés économiques régionales (Union européenne, Union africaine, Association of

Southeast Asian Nations), et d'autres organisations pour soutenir le développement du transport aérien et la réalisation des objectifs de développement durable (SDG).

5 CONCLUSION

5.1 Le Groupe de la Banque mondiale encourage les États membres à élever la priorité donnée au secteur de l'aviation dans leurs plans nationaux de développement, avec comme force motrice la réalisation des SDG. Il est important de reconnaître que les requêtes de financement doivent être soutenues à un haut niveau au sein du gouvernement du pays client, et ont besoin d'être communiquées comme une priorité de développement.

5.2 Afin de soutenir la priorisation de l'aviation, Le Groupe de la Banque mondiale invite les états membres à considérer l'inclusion du transport aérien dans leur Cadre de Partenariat avec le Pays (CPF), et ce reconnaissant que chaque pays devrait adopter une approche spécifique dans la réalisation des SDG.