

## Éléments d'information pour la « Journée de l'Afrique »

### Défis à relever

- La croissance future de l'aviation contribue fortement à la réalisation de l'**Agenda 2063 de l'Union africaine (UA)** en favorisant la croissance inclusive et le développement durable et en accélérant l'intégration des économies africaines. La connectivité aérienne accrue vient alimenter les réinvestissements en aviation, ce qui crée un cycle dynamique et sain de développement de l'aviation et des économies nationales en complément d'une infrastructure de classe mondiale.
- Malgré la possibilité de croissance, il reste difficile pour les États et les parties prenantes aéronautique en Afrique d'accéder aux fonds ou de garantir le financement pour la modernisation et le développement de leur infrastructure (aéroports, pistes, équipement de télécommunication, entrepôts de fret aérien, installations météorologiques, entre autres). Par ailleurs, il n'y a pas d'entente de financement pour la réalisation des **prises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU)** prévues dans le Plan mondial de navigation aérienne (GANP).
- La première condition, et la plus évidente, pour concrétiser les avantages de l'aviation est d'améliorer la conformité avec les normes mondiales de l'OACI. De plus, il importe d'éliminer les obstacles opérationnels ou nationaux pour tirer parti des retombées de l'aviation et les maximiser au profit des économies et sociétés locales.
- Le **Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA)** n'accorde pas une place suffisante au développement de l'infrastructure aéronautique et aux investissements nécessaires au secteur aéronautique ; il a établi que 24 aéroports du continent africain seraient saturés d'ici 2020. Le PIDA compte plus de 50 projets, mais l'aviation civile est au cœur d'au plus trois projets liés à la libéralisation du transport aérien, au renforcement des capacités et au développement des aéroports et des installations de navigation aérienne.
- Le développement de l'infrastructure aéronautique ne figure pas ou n'a aucune priorité dans les diverses initiatives du **Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD)**, notamment l'initiative **Move Africa**.
- La **Politique africaine de l'aviation civile** ratifiée par l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'UA (Addis-Abeba, Éthiopie, janvier 2012) ne peut être pleinement mise en œuvre en raison de l'absence de financement durable pour l'infrastructure aéronautique, la formation et le renforcement des capacités, ainsi que pour les capacités en matière de supervision réglementaire.
- La lenteur de l'application de la **Déclaration de Yamoussoukro** crée des obstacles réglementaires aux investissements dans l'aviation et se traduit donc par une connectivité et une concurrence moindres. Seulement 20 États africains se sont engagés à mettre en œuvre le marché unique de transport aérien africain (MUTAAF) établi dans le cadre de la Décision de Yamoussoukro.
- La 18<sup>e</sup> session ordinaire de l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'UA (Addis-Abeba, Éthiopie, janvier 2012) a adopté une décision d'établir une **zone de libre-échange continentale (ZLEC)** ayant notamment comme objectif de développer le commerce intra-africain grâce à une amélioration de l'harmonisation et de la coordination des régimes de libéralisation et de facilitation du commerce.
- En Afrique, les pénuries de savoir-faire représentent à court terme de considérables obstacles à la croissance, du fait d'un manque d'effectifs dûment qualifiés pour occuper des fonctions de pilotes, de contrôleurs de la circulation aérienne, d'ingénieurs et de personnels de l'industrie touristique. L'Afrique a besoin de plus d'effectifs, mieux formés, pour répondre non seulement aux besoins actuels mais aussi à ceux qui découleront de la croissance future et des nouvelles technologies.