



Le transport aérien en Afrique : de la connectivité à la puissance

Construire une souveraineté aérienne africaine à l'horizon 2035

Par Commandant Serge **ILUNGA LUKUNGA**, pilote de ligne

Le trafic des compagnies africaines devrait croître de plus de 20 % en 2026, mais leur marge ne dépasse pas 0,2 %. Le continent est à la veille d'une transformation majeure : la question n'est plus de savoir combien de passagers l'Afrique transportera demain, mais qui contrôlera les routes, les compagnies, les hubs, la maintenance et les règles — et donc la valeur générée par ces flux.

LECTURE DÉCIDEUR — CINQ POINTS CLÉS

CONSTAT	Une demande en forte hausse (137,3 millions de passagers attendus en 2026, +21,5 %), captée pour l'essentiel, sur l'intercontinental, par des transporteurs non africains.
ENJEU	Convertir la croissance de la demande en capacités africaines : compagnies, hubs, maintenance, financement, carburants durables.
RISQUE	Un scénario de « marché captif » : davantage de trafic, mais une valeur, des normes et des technologies contrôlées ailleurs.
FENÊTRE	Programme de 7 milliards USD de la BAD, SAATM à 38 États, hub de Bishoftu : les instruments d'une montée en puissance existent.
DOCTRINE	Intégrer, industrialiser, projeter : cinq priorités et une feuille de route 2026-2035, suivies par un observatoire dédié.

DANS CETTE NOTE

- Introduction : l'aviation, une question de puissance
- I** Diagnostic : un marché qui croît, une valeur qui s'échappe
- II** Compagnies, intégration et hubs
- III** Financement, normes et transition climatique
- IV** Matrice stratégique et scénarios 2035
- V** Priorités, feuille de route et conclusion

INTRODUCTION — L'AVIATION, UNE QUESTION DE PUISSANCE

Le transport aérien doit être considéré comme une infrastructure stratégique. Sur un continent marqué par de grandes distances et des réseaux terrestres inégalement développés, l'avion conditionne la circulation des personnes, des capitaux, des compétences et des marchandises à forte valeur ajoutée. Une connectivité performante réduit les distances économiques, soutient le tourisme, facilite l'investissement et renforce l'attractivité des métropoles. Elle est aussi la condition matérielle de la Zone de libre-échange continentale africaine : un marché unique des biens ne peut fonctionner sans un marché fluide des déplacements.

Les moteurs de la demande sont puissants : croissance démographique — l'Afrique compte 1,58 milliard d'habitants, d'âge médian 19 ans —, urbanisation, essor des classes moyennes, tourisme et intensification des échanges intra-africains. Selon la Banque africaine de développement, jusqu'à un nouveau voyageur aérien sur quatre dans le monde pourrait venir d'Afrique au cours des deux prochaines décennies. Pourtant, le taux de pénétration du transport aérien ne dépasse pas 7 % de la population.¹

137,3 M passagers attendus en 2026 (+21,5 %)	0,2 % marge nette des compagnies africaines	35-40 % part des taxes et redevances dans le prix du billet	36,7 % part des compagnies africaines sur l'intercontinental
---	--	--	---

Sources : AFRAA, septembre 2026 ; part intercontinentale : juin 2026. La part mondiale des taxes et redevances est d'environ 20 %.

Le paradoxe est celui d'un marché en croissance dont une part importante de la valeur est captée hors du continent. Sur les liaisons intercontinentales, les transporteurs non africains assurent près des deux tiers du trafic.² L'enjeu stratégique n'est donc pas la croissance du trafic, qui aura lieu, mais sa conversion en capacités africaines.

La souveraineté aérienne africaine ne signifie pas fermer le ciel : elle signifie être assez compétitif pour l'ouvrir sans perdre la maîtrise de la valeur.

L'aviation touche enfin à des attributs régaliens que le débat économique occulte souvent : la gestion de l'espace aérien et de la navigation, la maîtrise des données des passagers et du fret, la capacité d'acheminer en urgence des biens stratégiques — médicaments, pièces industrielles, minerais précieux — et de projeter des secours. Un État dont la connectivité dépend entièrement d'opérateurs étrangers dépend aussi de leurs arbitrages commerciaux et politiques en temps de crise.

¹ AFRAA, « AFRAA Calls on Governments to Cut Costs and Unlock Financing as Africa's Airlines Face Record Demand », Nairobi, 10 septembre 2026.

² AFRAA, *African airlines' performance update*, août 2026 (données de juin 2026).

I. DIAGNOSTIC : UN MARCHÉ QUI CROÎT, UNE VALEUR QUI S'ÉCHAPPE

Le diagnostic tient en une contradiction : la demande progresse plus vite que partout ailleurs, mais les compagnies africaines ne parviennent pas à transformer ce dynamisme en rentabilité. La capacité croît plus vite que la demande, les coûts d'exploitation restent parmi les plus élevés du monde, et plusieurs facteurs structurels pèsent sur l'ensemble du système.³

- **Une fiscalité punitive.** Taxes, redevances et charges représentent 35 à 40 % du prix du billet en Afrique, contre environ 20 % en moyenne mondiale. Le passager africain paie le ciel le plus taxé du monde pour le service le moins dense.
- **Des fonds bloqués.** En mars 2026, les gouvernements retenaient environ 774 millions USD de recettes appartenant aux compagnies aériennes, faute de convertibilité ou de rapatriement — la plus forte proportion de toutes les régions.
- **Un accès marginal aux avions neufs.** L'Afrique ne reçoit que 2 % des livraisons mondiales d'appareils, contre 35,6 % pour l'Asie-Pacifique et 24 % pour l'Europe : des flottes plus anciennes, plus gourmandes en carburant, plus coûteuses à assurer.
- **Un déficit d'infrastructures.** Les besoins en aéroports et en navigation aérienne sont estimés entre 25 et 30 milliards USD sur la prochaine décennie.
- **Un ciel fragmenté par les conflits.** Un corridor d'environ 4 000 km, couvrant le Niger, le Mali, le Soudan et la Libye, impose des détournements coûteux en carburant et en temps.

Tableau 1 — Repères pour le décideur

Repère	Signification
137,3 M (+21,5 %)	Passagers attendus en 2026 sur les compagnies africaines (AFRAA).
1 sur 4	Part potentielle des nouveaux voyageurs aériens mondiaux provenant d'Afrique d'ici vingt ans (BAD).
18 % / < 3 %	Part de l'Afrique dans la population mondiale / dans le trafic aérien mondial.
7 Md\$	Programme intégré de transformation de l'aviation (IATP) de la BAD, sur cinq ans.
12,5 Md\$	Coût annoncé du nouvel aéroport de Bishoftu (Éthiopie), en construction depuis janvier 2026.
38	États parties au Marché unique du transport aérien africain (SAATM), lancé en 2018.
1999-2000	Adoption puis approbation par les chefs d'État de la Décision de Yamoussoukro.
2035	Horizon stratégique retenu par la présente note.

Sources : AFRAA (sept. 2026), BAD (2026), Ethiopian Airlines (janv. 2026), AFCAC (2026).

Aucun de ces handicaps n'est une fatalité géographique : presque tous relèvent de choix publics — fiscaux, monétaires, réglementaires. C'est la bonne nouvelle du diagnostic : ce que les États ont fait, ils peuvent le défaire.

³ AFRAA, communiqué du 10 septembre 2026, op. cit.

II. COMPAGNIES, INTÉGRATION ET HUBS

II.1 Les compagnies africaines, premier pilier de la souveraineté

La compagnie nationale ne peut plus être seulement un symbole. Une compagnie stratégique est une entreprise viable, capable d'assurer une connectivité utile, de créer de la valeur et d'investir dans la durée. Cela implique d'accepter la consolidation, les alliances et la mutualisation de fonctions clés : achats, maintenance, formation, systèmes numériques, fret et commercialisation. L'objectif n'est pas un transporteur continental unique, mais **plusieurs champions régionaux et continentaux**, complémentaires plutôt que concurrents sur les mêmes routes.

ÉTUDE DE CAS 1 — ETHIOPIAN AIRLINES : LA PUISSANCE PAR L'ÉCOSYSTÈME

Premier transporteur du continent, Ethiopian Airlines associe hub international, réseau africain dense, maintenance, formation et partenariats. Le 10 janvier 2026, le groupe a lancé la construction de l'aéroport international de Bishoftu, à environ 45 km d'Addis-Abeba : 12,5 milliards USD, une première phase de 60 millions de passagers visée pour 2030 et une capacité finale de 110 millions.⁴ La compagnie finance 30 % du projet ; la BAD s'est engagée à prêter 500 millions USD et à conduire la mobilisation du reste.

Leçon. La puissance d'une compagnie dépend de l'écosystème qu'elle construit autour d'elle — hub, flotte, maintenance (MRO), formation, fret, numérique. **Point de vigilance :** le projet implique la réinstallation d'environ 15 000 personnes ; la légitimité sociale des grands hubs fait partie de leur viabilité.

ÉTUDE DE CAS 2 — AIR PEACE ET LA BATAILLE OUEST-AFRICAINE

Air Peace illustre l'émergence d'un opérateur **privé** africain capable de se positionner sur l'intercontinental, avec la liaison Lagos-Londres ouverte en 2024 face aux transporteurs historiques. Son projet de centre de maintenance à Lagos montre l'importance de retenir la valeur sur le continent : chaque opération de maintenance réalisée en Afrique crée des emplois qualifiés, transfère des compétences et réduit une dépendance extérieure.

Leçon. Le Nigeria a accompagné cette dynamique par des réformes juridiques — transposition de la Convention du Cap, sécurisation des procédures de rapatriement des appareils loués — qui réduisent le risque perçu par les loueurs.⁵ La souveraineté aérienne se construit aussi dans le droit.

Deux modèles de consolidation coexistent déjà. Le premier est celui du **champion multi-hubs** : Ethiopian a pris des participations dans des compagnies partenaires — ASKY au Togo, Malawi Airlines et, depuis 2024, Air Congo en République démocratique du Congo — pour démultiplier son réseau sans fusion. Le second, encore embryonnaire, serait celui des **alliances entre pairs** mutualisant maintenance, formation et achats. Le premier est plus rapide ; le second préserve davantage l'autonomie des États. Une politique continentale devra arbitrer entre efficacité et équilibre.

⁴Ethiopian Airlines, communiqué du 10 janvier 2026 ; Reuters, 10 janvier 2026.

⁵Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Le Cap, 2001) et son Protocole aéronautique.

II.2 SAATM : le test de l'intégration continentale

La Décision de Yamoussoukro, puis le Marché unique du transport aérien africain (SAATM), lancé en janvier 2018, ont posé les bases juridiques d'un ciel intégré. Le SAATM compte aujourd'hui 38 États parties, et son mécanisme de règlement des différends est en cours d'opérationnalisation.⁶ Mais le passage du cadre juridique à la réalité commerciale reste incomplet : restrictions nationales, différences réglementaires, taxes, procédures de visa et fonds bloqués continuent de limiter l'efficacité du marché. Rejoindre le SAATM ne vaut pas l'appliquer.

LECTURE IARS — MESURER LE SAATM PAR SES EFFETS, PAS PAR SES ADHÉSIONS

Le succès du SAATM devrait être mesuré par des indicateurs concrets et publiés : nouvelles routes intra-africaines ouvertes, fréquences, évolution des tarifs, droits de trafic effectivement accordés — y compris de cinquième liberté —, délais de délivrance des autorisations et progression du trafic intra-africain. Le comparatif avec la ZLECAf est instructif : un accord commercial n'a d'effet que s'il s'accompagne d'une liberté de circulation effective des personnes.

II.3 Hubs et infrastructures : contrôler les flux

Un hub performant est une plateforme de puissance économique : il attire compagnies, fret, maintenance, formation, hôtellerie, services financiers et entreprises numériques. Addis-Abeba, Nairobi, Johannesburg, Casablanca, Le Caire et Lagos illustrent des trajectoires différentes. Les flux intra-africains restent d'ailleurs concentrés autour de quelques pôles : Johannesburg figure dans 22 des 100 premières liaisons intra-africaines, Nairobi dans 14.⁷

L'enjeu est de construire un **réseau hiérarchisé de hubs complémentaires** plutôt que de multiplier des infrastructures surdimensionnées financées par la dette publique. Un aéroport sans compagnie basée compétitive, ni droits de trafic, ni politique de visas cohérente, reste une infrastructure sans trafic. La coordination continentale des grands investissements aéroportuaires — sur le modèle des corridors du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) — éviterait les surcapacités concurrentes et orienterait les financements vers les maillons manquants : navigation aérienne, fret, connexions terrestres des aéroports.

II.4 Le fret aérien, angle mort de la stratégie

Le débat se concentre sur les passagers ; le fret est pourtant décisif pour les économies africaines. Produits frais d'exportation, pièces détachées industrielles, produits pharmaceutiques, commerce électronique et métaux précieux voyagent par avion. Or une large part du fret est transportée en soute par des compagnies non africaines ou par des intégrateurs étrangers. Des plateformes de fret adossées aux grands hubs, des procédures douanières numérisées et la reconnaissance mutuelle des contrôles au sein de la ZLECAf feraient du fret aérien un levier direct de l'intégration commerciale.

LECTURE IARS — PAS DE CIEL UNIQUE SANS LIBRE CIRCULATION

Le Protocole de l'Union africaine sur la libre circulation des personnes (2018) reste faiblement ratifié. Or une route aérienne ouverte perd l'essentiel de son intérêt si le passager se heurte à un visa coûteux ou délivré tardivement. L'ouverture des visas, les autorisations électroniques de voyage et la facilitation aux frontières sont des politiques aériennes à part entière : elles devraient figurer dans l'évaluation annuelle du SAATM.

⁶ AFCAC, données SAATM 2026 ; Décision de Yamoussoukro (1999).

⁷ AFRAA, étude des liaisons intra-africaines, juillet 2026.

III. FINANCEMENT, NORMES ET TRANSITION CLIMATIQUE

III.1 Le financement, talon d'Achille

Le coût du capital demeure le handicap majeur. Flottes, terminaux, centres de maintenance et systèmes de navigation exigent des investissements considérables, alors que les compagnies africaines empruntent plus cher que leurs concurrentes et subissent des primes de risque liées à la convertibilité, à l'exécution des contrats et à l'instabilité réglementaire.

Lancé le 25 février 2026 à Nairobi et présenté aux Assemblées annuelles de Brazzaville, le **Programme intégré de transformation de l'aviation (IATP)** de la BAD vise à mobiliser plus de 7 milliards USD sur cinq ans pour le financement des flottes, le crédit-bail, le fret, les aéroports et la navigation aérienne. Il est adossé à une Facilité de financement et de connectivité aérienne (AFCF) destinée à attirer capitaux privés et institutionnels.⁸ C'est une évolution stratégique : pour la première fois, l'aviation est traitée comme une infrastructure d'intégration.

LECTURE IARS — TROIS LEVIERS JURIDIQUES POUR ABAISSER LE COÛT DU CAPITAL

- **Appliquer pleinement la Convention du Cap** et son protocole aéronautique : un loueur qui sait récupérer son appareil prête moins cher.
- **Débloquer les fonds des compagnies** : les 774 millions USD retenus pèsent directement sur la notation et la trésorerie des transporteurs.
- **Bâtir un marché régional du financement aéronautique** associant banques, fonds souverains, investisseurs institutionnels, banques de développement et mécanismes de garantie.

III.2 Devenir « rule maker »

Sécurité et sûreté restent non négociables. Mais les règles relatives à l'environnement, à la concurrence, aux droits des passagers, aux données et au financement pèsent directement sur la compétitivité — et elles sont largement écrites ailleurs. La liste européenne des transporteurs interdits d'exploitation⁹ détermine l'accès au premier marché intercontinental du continent ; le règlement ReFuelEU Aviation impose des taux croissants de carburants durables aux vols au départ de l'Union — 2 % en 2025, 6 % en 2030¹⁰ — que les compagnies africaines devront respecter à Paris ou Bruxelles.

L'Afrique doit renforcer sa capacité collective d'influence à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et dans les autres enceintes, non pour obtenir des exemptions permanentes, mais des mécanismes compatibles avec ses capacités économiques. Cela suppose une position commune préparée en amont par l'Union africaine, l'AFCAC et l'AFRAA, et une présence technique continue dans les groupes d'experts où les normes se préparent.

⁸Banque africaine de développement, lancement de l'IATP (Nairobi, 25 février 2026) ; Assemblées annuelles, Brazzaville, mai-juin 2026.

⁹Règlement (CE) n° 2111/2005 relatif à la liste communautaire des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation.

¹⁰Règlement (UE) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation).

III.3 CORSIA et carburants durables : contrainte ou opportunité industrielle ?

La transition climatique devient une question de compétitivité. Le mécanisme CORSIA de l'OACI entre en 2027 dans sa deuxième phase, obligatoire pour la plupart des États — les pays les moins avancés, les petits États insulaires et les pays sans littoral en restant exemptés sauf adhésion volontaire.¹¹ Nombre d'États africains relèvent de ces exemptions ; leurs compagnies n'échappent pas pour autant aux obligations imposées sur les marchés de destination. Le renouvellement des flottes et les carburants d'aviation durables (SAF) exigeront des investissements importants.

L'Afrique peut transformer cette contrainte en politique industrielle : production de matières premières (résidus agricoles, huiles non alimentaires), transformation, certification, production de SAF et approvisionnement des compagnies. Le continent dispose d'atouts rares — biomasse, terres, potentiel solaire pour les carburants de synthèse. L'objectif doit être d'éviter qu'il ne devienne un simple exportateur de matières premières et importateur de carburants et de technologies durables, reproduisant dans l'aviation le schéma extractif qu'il cherche à dépasser ailleurs.

Tableau 2 — Matrice stratégique 2035

Domaine	Risque	Opportunité	Priorité
Compagnies	Fragmentation et sous-capitalisation	Consolidation et alliances	Très élevée
SAATM	Protection des marchés	Marché continental intégré	Très élevée
Financement	Coût du capital	Fonds et garanties africains	Très élevée
Carburants durables	Coût de la transition	Nouvelle filière industrielle	Très élevée
Réglementation	Règles subies	Influence à l'OACI	Très élevée
Hubs	Concurrence désordonnée	Réseau régional complémentaire	Élevée
Maintenance (MRO)	Dépendance extérieure	Industrie aéronautique africaine	Élevée
Compétences	Déficit de main-d'œuvre	Centres d'excellence	Élevée

Matrice établie par l'auteur ; ordre revu pour regrouper les priorités de même niveau.

La lecture de la matrice est instructive : cinq des huit domaines relèvent d'une priorité très élevée. Ce n'est pas le signe d'une dispersion, mais d'un système : aucun levier ne produit d'effet isolément. Des compagnies consolidées sans financement abordable restent fragiles ; un SAATM appliqué sans compagnies compétitives profite d'abord aux transporteurs extérieurs ; une filière SAF sans influence normative produit pour des marchés dont elle ne fixe pas les règles.

¹¹OACI, *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)*, Assemblée, résolution A41-22.

IV. TROIS SCÉNARIOS À L'HORIZON 2035

1 L'AFRIQUE, MARCHÉ CAPTIF	2 LES CHAMPIONS RÉGIONAUX	3 LA PUISSANCE AÉRIENNE
La demande augmente mais les compagnies restent fragmentées ; les transporteurs extérieurs captent l'essentiel des flux intercontinentaux. Croissance du trafic, faible captation de valeur.	Plusieurs compagnies atteignent une taille critique, des hubs se consolident, la maintenance se développe. Une part croissante de la valeur reste sur le continent.	Compagnies, infrastructures, MRO, formation, numérique et SAF sont intégrés dans une stratégie continentale. L'Afrique influence les normes mondiales.

La tendance actuelle se situe entre le premier et le deuxième scénario : quelques champions — Ethiopian, EgyptAir, Royal Air Maroc, Kenya Airways, Air Peace — émergent, mais l'ensemble du système reste pénalisé par les coûts, la fragmentation et le financement. Le basculement vers le troisième scénario ne dépend pas de la demande, qui est acquise, mais de décisions publiques coordonnées.

V. CINQ PRIORITÉS STRATÉGIQUES

Priorité	Contenu opérationnel
01 — Rendre le SAATM opérationnel	Évaluation annuelle et publique des États : droits de trafic, routes ouvertes, fréquences, obstacles administratifs, trafic intra-africain.
02 — Faire émerger des champions	Encourager alliances, consolidation et mutualisation ; passer du soutien aux compagnies nationales au soutien à la compétitivité du système.
03 — Bâtir une industrie aéronautique	Réseau de pôles spécialisés : maintenance, formation, ingénierie, fret, numérique et services.
04 — Une diplomatie aéronautique africaine	Coordination Union africaine, AFCAC, AFRAA, États et institutions financières dans les négociations internationales, à l'OACI comme face à l'UE.
05 — Financer la transition	Instruments africains pour les flottes, infrastructures, MRO, SAF, formation et numérique, en s'appuyant sur l'IATP.

LECTURE IARS — UN PRÉALABLE BUDGÉTAIRE

Les cinq priorités supposent un geste que seuls les ministères des Finances peuvent faire : **réduire la fiscalité spécifique sur le billet et libérer les fonds bloqués**. Tant que l'aviation reste traitée comme une assiette fiscale commode plutôt que comme une infrastructure d'intégration, aucun programme de financement ne compensera la ponction opérée en aval sur chaque passager.

L'ordre compte autant que le contenu. Ouvrir le SAATM avant d'avoir renforcé les compagnies africaines exposerait celles-ci à la concurrence des grands transporteurs ; attendre indéfiniment leur renforcement pour ouvrir le marché reviendrait à protéger des positions sans les rendre compétitives. D'où la séquence proposée : intégrer et industrialiser simultanément, avant de projeter.

VI. FEUILLE DE ROUTE 2026-2035

2026-2028 INTÉGRER	2029-2031 INDUSTRIALISER	2032-2035 PROJETER
Accélérer le SAATM, lever les barrières réglementaires, cartographier infrastructures et MRO, structurer une stratégie SAF, renforcer la coordination AFCAC-AFRAA.	Développer pôles MRO, centres de formation, instruments de financement, hubs complémentaires et transformation numérique.	Consolider les champions, renforcer les réseaux intercontinentaux, développer les filières SAF et accroître l'influence africaine à l'OACI.

PROPOSITION — UN OBSERVATOIRE AFRICAIN DE LA PUISSANCE AÉRIENNE

L'Institut pourrait créer un Observatoire africain de la puissance aérienne chargé de **mesurer, anticiper et influencer**. Il publierait chaque année un *African Aviation Strategic Index* fondé sur cinq dimensions : connectivité, compétitivité, infrastructures, souveraineté industrielle et influence réglementaire — et servirait de base à l'évaluation annuelle des États proposée pour le SAATM.

CONCLUSION — OUVRIR LE CIEL SANS PERDRE LA VALEUR

Le transport aérien africain est arrivé au moment où la question économique rejoint la question géopolitique. Le continent dispose d'un marché considérable et d'une demande appelée à progresser fortement ; mais la croissance du marché ne garantit pas la montée en puissance de l'industrie africaine. À l'horizon 2035, la puissance aérienne africaine se mesurera à la capacité du continent à connecter ses territoires, financer ses compagnies, maîtriser ses infrastructures, développer ses industries, former ses talents et participer à l'écriture des règles de l'aviation mondiale.

Signaux à suivre (12-18 mois)	Pourquoi c'est décisif
Premiers décaissements de l'IATP et de la facilité AFCF	Test de la capacité de la BAD à abaisser réellement le coût du capital.
Évolution des fonds bloqués et de la fiscalité sur les billets	Indicateurs les plus directs de la volonté des États.
Entrée en phase obligatoire de CORSIA (2027)	Mesure le coût climatique réel pour les compagnies africaines.

NOTE MÉTHODOLOGIQUE

Policy paper actualisé à partir de sources institutionnelles et sectorielles (AFRAA, BAD, AFCAC, OACI, Union européenne, Ethiopian Airlines). Les données de trafic et de marge sont des projections pour 2026.