



**NOTE DE TRAVAIL**

**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**

**FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE L'AVIATION**

(Note présentée par le Secrétariat)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note porte sur les difficultés à mobiliser suffisamment de fonds pour le développement et la modernisation des infrastructures de l'aviation, afin de répondre aux besoins actuels et futurs. Elle souligne l'importance stratégique d'intégrer la planification des infrastructures de l'aviation dans les cadres nationaux de développement et d'investissement afin de soutenir la croissance économique, la connectivité aérienne et le développement durable. Elle fait aussi état des modes de financement qui viennent renforcer les mécanismes classiques tout en élargissant l'accès à des sources de financement diversifiées. Elle fait ressortir le rôle que joue l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) auprès des États dans l'amélioration du financement des infrastructures de l'aviation par l'établissement de politiques, d'orientations, d'outils et d'activités de renforcement des capacités. La note contient un ensemble complet de mesures pour renforcer la cohérence des politiques, améliorer la coordination, favoriser un climat d'investissement stable et tirer parti de mécanismes de financement innovants.

**Suite à donner :** La Conférence est invitée à :

- examiner les modes de financement des infrastructures de l'aviation présentées dans le paragraphe 2 ;
- prendre note du rôle de l'OACI dans l'aide au financement des infrastructures de l'aviation ;
- entériner les recommandations proposées à la fois pour les États et l'OACI qui figurent dans le paragraphe 4.

|                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <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 décrites dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues par le budget ordinaire pour 2026-2028 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, notamment le Fonds volontaire pour le transport aérien.                                                                 |
| <i>Références :</i>             | Résolutions adoptées à la 42 <sup>e</sup> session de l'Assemblée – Édition provisoire, octobre 2025 (résolution A42-26 de l'Assemblée de l'OACI)<br>Doc 9082, <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i><br>Doc 9562, <i>Manuel sur l'économie des aéroports</i> |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | Doc 9161, <i>Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne</i><br>Doc 10170, <i>Manuel sur les analyses économiques et financières des projets d'infrastructure aéronautique</i><br><i>Communiqué final du troisième Forum aéronautique mondial de l'OACI (IWAF/3)</i> |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## 1. INTRODUCTION

1.1 Selon les prévisions à long terme de l'OACI, le trafic aérien devrait plus que doubler d'ici 2050. Vu l'augmentation du trafic et de la connectivité aérienne, conjuguée à la nécessité de s'adapter aux transitions technologique et environnementale, l'aviation a besoin d'infrastructures appropriées, qui reposeront sur des systèmes numériques et du capital humain. Il est essentiel que les États construisent des infrastructures de qualité, adaptées aux prévisions de trafic et alignées sur les plans mondiaux de l'OACI, afin d'assurer une gestion sécurisée, sûre et efficace de la croissance. Ces infrastructures doivent permettre la pleine réalisation des avantages socio-économiques de cette croissance et être durables sur le plan environnemental.

1.2 Pour combler les lacunes actuelles en matière d'infrastructures et répondre à la demande future, un investissement considérable s'impose pour assurer le développement et la modernisation soutenus des infrastructures de l'aviation. Cependant, répondre à ces impératifs présente d'importantes difficultés sur le plan du financement, du fait de la nature très capitalistique des infrastructures de l'aviation et des longs calendriers de développement, qui font en sorte que de nombreux États ont du mal à mobiliser les ressources financières nécessaires et à établir des cadres d'action et de réglementation propices à la création d'un environnement attractif pour les investissements.

1.3 Une planification intégrée, une bonne gouvernance et des modes de financement innovants sont essentiels pour assurer la viabilité à long terme du développement d'infrastructures de l'aviation. L'Assemblée de l'OACI, à sa 42<sup>e</sup> session, a demandé au Conseil de l'OACI « de continuer à établir et à mettre à jour, si nécessaire, des orientations et des outils de financement pour le développement et la modernisation d'infrastructures aéronautiques de qualité, sous forme notamment de mécanismes à l'appui d'améliorations opérationnelles décrites dans les modules [de mise à niveau par blocs du système de l'aviation] ASBU » (voir appendice C de la résolution A42-26).

## 2. MODES DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE L'AVIATION

2.1 Le secteur de l'aviation est confronté à un écart croissant entre la capacité actuelle des infrastructures et les besoins futurs, occasionné par la congestion dans les pivots majeurs, la connectivité limitée de nombreuses régions, les besoins généralisés d'expansion et de modernisation des aéroports, sans oublier la mise en place et la mise à niveau des systèmes de navigation aérienne. Parallèlement, l'émergence de nouvelles activités telles que les vols effectués à l'aide de systèmes d'aéronef non habité (UAS) et les services de mobilité aérienne avancée (AAM), conjuguée à des exigences croissantes en matière d'environnement et de technologies numériques, accroît les besoins en infrastructures, une situation aggravée par les pénuries de capital humain et les contraintes sur les capacités institutionnelles.

2.2 La modernisation et l'expansion des infrastructures de l'aviation sont essentielles à la connectivité aérienne et au développement économique. Or, même si ces infrastructures jouent un rôle crucial, bon nombre d'États éprouvent sans cesse des difficultés à mobiliser suffisamment de fonds pour le développement d'infrastructures de l'aviation de qualité, afin de répondre aux besoins actuels et futurs.

Selon les prévisions du G20 dans son rapport sur les perspectives mondiales en matière d'infrastructure, les besoins en investissements dans les infrastructures aéroportuaires s'élèveront à 2 600 milliards USD d'ici 2040.<sup>1</sup> La mobilisation de ressources financières pérennes est devenue plus en plus difficile et constitue un défi de taille pour de nombreux États, en particulier du fait de la charge sur les finances publiques et de l'accès limité à des sources de financement diversifiées, en particulier dans les pays en développement.

2.3 Pour surmonter les difficultés liées au financement du développement des infrastructures de l'aviation, il est nécessaire de mettre en place une stratégie d'ensemble intégrée et coordonnée, s'appuyant sur des politiques cohérentes et une bonne gouvernance qui renforcent les mécanismes de financement classiques, tout en élargissant l'accès à des sources de financement diversifiées et innovantes.

## 2.4 **Financement des infrastructures de l'aviation au moyen des redevances d'usage**

2.4.1 Le secteur de l'aviation s'est appuyé sur les revenus générés par les redevances d'usage pour supporter la grande majorité des coûts d'infrastructure plutôt que sur des investissements ou des subventions publics. Les redevances d'usage pour les services aéroportuaires et les services de navigation aérienne demeurent un mécanisme essentiel pour assurer le financement des infrastructures de l'aviation et garantir leur viabilité à long terme. L'efficacité des systèmes de redevances d'usage est directement tributaire des cadres institutionnels et des cadres de réglementation. Un manque de transparence, une consultation insuffisante des acteurs et une supervision de la réglementation économique déficiente risquent de saper la confiance dans le cadre de tarification et de décourager l'investissement.

2.4.2 La conception et l'application adéquates de stratégies de tarification conformes à l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944 – la « Convention de Chicago ») ainsi qu'aux politiques et orientations pertinentes de l'OACI jouent un rôle essentiel pour s'assurer que les mécanismes de recouvrement des coûts donnent accès à des sources de revenus stables et prévisibles, lesquelles sont essentielles à la planification et au financement des infrastructures et à l'investissement dans celles-ci. De plus, des revenus durables provenant de redevances d'usage peuvent participer à la viabilité financière et renforcer la confiance des investisseurs, facilitant ainsi l'accès au financement commercial, notamment aux prêts et aux investissements privés.

## 2.5 **Modes de financement diversifiés et innovants**

2.5.1 Pour mobiliser les investissements nécessaires au développement des infrastructures de l'aviation, il faudra recourir à des modes de financement diversifiés et innovants, combinant des ressources publiques et privées, qui viendront compléter le financement assuré par les redevances d'usage. La participation du secteur privé, notamment au moyen de l'investissement privé, de réformes commerciales, de partenariats public-privé et d'initiatives de financement privé, constitue une avenue importante pour diversifier les sources de financement. Le financement mixte, utilisé par des banques multilatérales de développement et d'autres institutions financières, peut contribuer à augmenter les chances d'obtenir du financement auprès d'une institution bancaire pour un projet donné, vu qu'il atténue les risques et tire parti du financement concessionnel. De plus, l'accès aux marchés des capitaux, au moyen d'obligations d'infrastructure ou d'obligations vertes, peut élargir les possibilités de financement et attirer des investisseurs institutionnels de longue durée.

2.5.2 Il est essentiel de mettre en place d'un portefeuille de projets solide, étayé par des études de faisabilité et des analyses coûts-avantages rigoureuses, pour faciliter les décisions d'investissement. Il est aussi crucial d'instaurer un cadre de réglementation transparent, stable et prévisible, ainsi que de renforcer

<sup>1</sup> [Global Infrastructure Outlook - A G20 INITIATIVE](#).

la coopération avec les banques multilatérales de développement et les institutions financières, pour susciter la participation du secteur privé et élargir l'accès au financement à long terme, au savoir-faire technique et aux instruments d'atténuation des risques.

## **2.6 Intégration des plans d'infrastructures de l'aviation aux cadres nationaux de développement**

2.6.1 Les plans nationaux de développement et d'investissement ne tiennent pas toujours suffisamment compte de l'aviation, même si elle est d'une importance décisive pour la croissance socio-économique, ce qui donne lieu à des stratégies fragmentées, à du sous-investissement et à des occasions économiques manquées. L'intégration de l'aviation aux cadres nationaux de planification est essentielle pour assurer l'élaboration de politiques cohérentes et une allocation efficace des ressources. Les États devraient renforcer la coordination intersectorielle afin de s'assurer que le développement des infrastructures de l'aviation est intégré de manière efficace à des stratégies socio-économiques plus larges. Il s'agit notamment d'harmoniser les stratégies relatives à l'aviation avec les priorités nationales en matière de diversification économique, de facilitation des échanges commerciaux, de tourisme, de développement régional et de durabilité, ainsi que de regrouper les initiatives de planification et de développement prévues pour ces secteurs.

2.6.2 Une intégration efficace nécessite : a) une meilleure reconnaissance du rôle de l'aviation dans le soutien au développement socio-économique ; b) une coordination intergouvernementale améliorée entre les autorités du secteur et celles du transport, des finances et de la planification ; c) des mécanismes rigoureux de recensement et de hiérarchisation des projets en fonction des avantages socio-économiques ; d) une harmonisation avec les engagements internationaux ainsi qu'avec les politiques et les orientations de l'OACI. Les États devraient élaborer des programmes et des plans nationaux pour les infrastructures de l'aviation et déterminer des cibles stratégiques en matière d'infrastructure compatibles avec les plans mondiaux de l'Organisation, en s'appuyant sur des analyses de rentabilité, des analyses des écarts entre la demande prévue et la capacité actuelle, des analyses coûts-avantages ainsi que des analyses du cycle de vie complet, menées avec rigueur.

## **3. RÔLE DE L'OACI DANS L'AIDE AU FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE L'AVIATION**

3.1 L'OACI joue un rôle central auprès des États dans le financement des infrastructures de l'aviation en établissant un cadre d'action intégré global, des éléments indicatifs et des outils, et en offrant un soutien au renforcement des capacités et une assistance technique.

3.2 Elle établit des politiques et des orientations qui constituent des principes convenus à l'échelle internationale pour la réglementation économique et le financement des aéroports et des services de navigation aérienne. Il convient de noter que les politiques de l'OACI énoncées dans le Doc 9082 établissent les principes pour le recouvrement des coûts d'infrastructure. De plus, le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562), le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) et le *Manuel sur les analyses économiques et financières des projets d'infrastructure aéronautique* (Doc 10170) contiennent des orientations sur le financement des infrastructures. En ce qui a trait à l'innovation, l'OACI aide les États à répondre aux nouveaux besoins de financement que suscitent l'adoption de nouvelles technologies et la mise en place de nouvelles activités, notamment les UAS, les services d'AAM et les activités commerciales de transport spatial.

3.3 Grâce au renforcement des capacités et à l'assistance technique, l'OACI aide les États à renforcer leurs capacités institutionnelles, techniques et de réglementation en matière de développement et

de financement des infrastructures, ainsi que leur capital humain, nécessaires pour la gestion des systèmes de l'aviation qui sont de plus en plus complexes. Le programme de formation relatif au plan directeur de l'aviation civile permet aux États et aux acteurs du secteur de l'aviation d'acquérir les compétences nécessaires pour élaborer et mettre en œuvre des plans directeurs de l'aviation civile qui s'inscrivent dans le cadre des plans nationaux de développement et sont conformes aux dispositions pertinentes de l'OACI. De plus, des initiatives telles que la Prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP), ainsi qu'une gamme de cours de formation en présentiel et en ligne, contribuent à pallier les difficultés liées au manque de personnel et de compétences dans le domaine du développement et de la gestion des infrastructures.

3.4 L'OACI facilite aussi la coopération et la création de partenariats entre les États, les acteurs du secteur et les institutions financières internationales. En mettant à disposition une plateforme mondiale neutre, l'OACI favorise la mise en commun de bonnes pratiques et la mise au point de modes de financement innovants, notamment les partenariats public-privé et le financement mixte.

#### 4. RECOMMANDATIONS

4.1 Afin d'éliminer les contraintes liées à la capacité des infrastructures, à la technologie et aux ressources financières qui pourraient faire obstacle au développement de l'aviation, les États et l'OACI ont des rôles complémentaires à jouer pour renforcer le financement des infrastructures de l'aviation au moyen de cadres d'action solides et de mesures de mise en œuvre concrètes. Les recommandations suivantes sont soumises à l'examen de la Conférence.

- 1) Les États devraient adopter une stratégie d'ensemble intégrée et coordonnée pour répondre aux besoins de financement des infrastructures en veillant notamment à :
  - a) mettre en place une bonne gouvernance en créant des cadres institutionnels et de réglementation qui favorisent et pérennisent l'investissement, notamment par la mise en œuvre des politiques et des orientations de l'OACI, et en assurant une supervision économique efficace ;
  - b) instaurer un climat propice à l'investissement, marqué par la transparence, la stabilité et la prévisibilité, en mobilisant l'ensemble des parties concernées, en diversifiant les sources de financement et en renforçant le rôle du secteur privé, notamment au moyen de partenariats public-privé, du financement mixte et d'instruments des marchés de capitaux ;
  - c) élaborer des programmes et des plans relatifs aux infrastructures de l'aviation compatibles avec les plans mondiaux de l'OACI, en s'appuyant sur des analyses de rentabilité, des analyses des écarts entre la demande prévue et la capacité actuelle, des analyses coûts-avantages ainsi que des analyses du cycle de vie complet, menées avec rigueur ;
  - d) harmoniser les stratégies relatives à l'aviation avec les objectifs socio-économiques plus larges et à associer les programmes et les plans relatifs aux infrastructures de l'aviation à un développement dûment équilibré des modes de transport, notamment les projets de transport multimodal et de planification urbaine, et les relier aux stratégies et aux plans nationaux et/ou régionaux de développement.

- 2) L'OACI continuera à jouer un rôle de premier plan dans l'élaboration de politiques et d'orientations, la mise au point d'outils opérationnels et le renforcement des capacités. Elle devra notamment :
- a) veiller à ce que les politiques et orientations existantes de l'OACI soient en permanence actualisées, tournées vers l'avenir et adaptées à l'évolution des besoins, dans le but toujours présent d'accroître leur mise en œuvre par les États afin de contribuer au renforcement du cadre d'action en matière de financement des infrastructures de l'aviation ;
  - b) créer une boîte à outils pour la préparation de projets d'infrastructures de l'aviation afin de donner aux États des méthodes pratiques pour la réalisation d'études de faisabilité et d'analyses coûts-avantages, ce qui permettra d'éclairer davantage les prises de décision et de faciliter la préparation de projets d'infrastructures pouvant bénéficier de concours bancaires ;
  - c) favoriser la mise en place de partenariats efficaces entre les institutions financières multilatérales, les donateurs, les investisseurs et les États qui ont besoin d'assistance, et examiner la possibilité de mettre en place un mécanisme mondial de soutien aux portefeuilles de projets d'infrastructure afin de faciliter la mise en relation des projets avec des partenaires de développement et des institutions financières ;
  - d) déterminer l'aide nécessaire et en assurer la coordination et la prestation aux États qui en ont besoin, dans le cadre de l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté*, et d'accroître le renforcement des capacités pour pallier les pénuries de main-d'œuvre et les décalages de compétences, notamment à l'aide de l'initiative Prochaine génération de professionnels de l'aviation.