ATConf/7-WP/213
17/11/26

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

2.1 : Intégrer l'aviation civile dans les plans nationaux de développement et d'investissement

PROJET DE RAPPORT

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

2.1 : Intégrer l'aviation civile dans les plans nationaux de développement et d'investissement

2.1.1 DOCUMENTATION

2.1.1.1 Dans la note de travail WP/3, le Secrétariat aborde 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. Il souligne l'importance stratégique d'intégrer la planification des infrastructures de l'aviation dans les cadres nationaux de développement et d'investissement pour soutenir la croissance économique, la connectivité aérienne et le développement durable. Il examine également les modes de financement qui viennent renforcer les mécanismes classiques tout en élargissant l'accès à des sources de financement diversifiées. Enfin, il décrit le rôle que joue l'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 Conférence est invitée à examiner un ensemble complet de mesures que l'OACI et les États peuvent prendre afin de répondre aux besoins de financement des infrastructures de l'aviation, notamment le recours à des cadres d'action solides et à des mesures de mise en œuvre concrètes, en vue de renforcer la cohérence des politiques, d'améliorer la coordination, de favoriser un climat d'investissement stable et de tirer parti de mécanismes de financement innovants.

2.1.1.2 La note de travail WP/99, présentée par la République dominicaine, décrit le rôle de l'aviation civile en tant que levier stratégique de développement économique et de résilience dans les petits États insulaires en développement (PEID) et fait fond sur l'expérience acquise par ce pays dans le cadre de réformes du secteur de l'aviation. Il ressort de la note que l'aviation civile peut considérablement contribuer au développement économique lorsque la réglementation, la sécurité, la connectivité, les infrastructures, le capital humain et les investissements sont gérés de manière coordonnée et qu'il existe une continuité institutionnelle. La note propose un modèle de planification adaptable en cinq étapes qui comprend le diagnostic, la hiérarchisation des priorités, l'intégration et le financement, la mise en œuvre et l'évaluation, et qui s'appuie sur des indicateurs mesurables. La Conférence est invitée à constater l'importance d'intégrer l'aviation civile dans les plans nationaux de développement et d'investissement, à encourager les PEID à adopter des cadres de planification coordonnés de l'aviation, et à demander à l'OACI de fournir des orientations pratiques, notamment des méthodes de diagnostic, des options de financement et des indicateurs de performance, afin d'appuyer la mise en œuvre de ces mesures.

2.1.1.3 La note de travail WP/162, révision n° 1, présentée par la République dominicaine avec l'appui de 18 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), décrit l'expérience acquise par ce pays dans l'intégration des politiques relatives au transport aérien, au tourisme et aux infrastructures afin de favoriser la croissance économique et la connectivité aérienne. La note donne un aperçu des principales mesures, notamment la création d'un Cabinet du tourisme chargé de coordonner les politiques des parties prenantes publiques et privées, la modernisation du cadre juridique et réglementaire, la libéralisation des services aériens et la constance des investissements dans les infrastructures aéroportuaires. Elle présente également de grands projets visant à accroître la capacité des aéroports, tout en soulignant les difficultés liées à la coordination des redevances aéroportuaires et des politiques d'incitation dans un contexte de pluralité de régimes de propriété et de concession. La Conférence est invitée à prendre acte de l'expérience de la République dominicaine, à souligner

l'importance d'intégrer l'aviation civile dans les stratégies nationales de développement économique, et à encourager la coordination interinstitutionnelle ainsi que les partenariats public-privé afin de renforcer la connectivité aérienne et les infrastructures aéroportuaires.

2.1.1.4 La note de travail WP/52, présentée par l'Éthiopie au nom de 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), propose d'établir un plan mondial de développement du transport aérien (GATDP), qui ferait fond sur les plans régionaux de développement du transport aérien et les orientations communes relatives à la planification nationale, afin que les priorités économiques et de développement ne soient plus établies de manière parcellaire dans le secteur de l'évaluation. La note souligne l'importance d'articuler la connectivité, le développement économique, le financement des infrastructures, le capital humain et le soutien à la mise en œuvre dans un cadre de planification cohérent et axé sur les résultats, qui s'appuierait sur des voies de mise en œuvre adaptées aux contextes régional et national. La Conférence est invitée à demander à l'OACI d'établir le GATDP, de collaborer avec les organisations régionales pour établir et mettre à l'essai des plans régionaux, et de fournir des orientations, des modèles de planification et des indicateurs de performance communs afin de soutenir la mise en œuvre à l'échelle nationale et régionale.

2.1.1.5 La note de travail WP/93, présentée par Oman, examine le rôle transformateur de l'aviation en tant que catalyseur et moteur économique favorisant la diversification et la croissance durable. Inspirée de l'expérience d'Oman, elle montre comment l'intégration de l'aviation dans les cadres nationaux de planification et d'investissement contribue à maximiser les retombées économiques en soutenant le tourisme et la logistique et en stimulant l'investissement privé. La note propose un cadre analytique mettant en relief le lien entre la connectivité aérienne et la croissance économique et fournit aux États membres des enseignements qu'ils peuvent mettre en pratique. La Conférence est invitée à prier instamment les États d'intégrer l'aviation dans leurs plans nationaux de développement et d'investissement, à encourager l'OACI à présenter des orientations et des mesures de renforcement des capacités, à promouvoir la planification fondée sur des données et l'utilisation d'indices de connectivité, à soutenir des modèles de financement des infrastructures durables et souples, y compris les partenariats public-privé, et à faciliter la mise en commun des meilleures pratiques concernant la contribution de l'aviation au développement économique.

2.1.1.6 La note de travail WP/116, présentée par l'Arabie saoudite, met en exergue l'importance de renforcer les capacités des États à élaborer des stratégies nationales globales en matière d'aviation civile, conformes aux priorités nationales de développement et au Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI. La note souligne que les disparités en matière de capacités institutionnelles, de compétences techniques et de ressources consacrées à la planification stratégique peuvent entraver la capacité des États à coordonner les investissements dans les infrastructures, la connectivité, la réglementation et le développement du capital humain. Elle propose que l'OACI évalue la faisabilité de l'établissement d'un cadre de soutien aux stratégies nationales pour l'aviation (NASSF), qui s'appuierait sur les dispositifs existants de l'OACI et qui mettrait à la disposition des pays une méthode adaptable, une assistance spécialisée fondée sur leurs besoins et des orientations pour la mise en œuvre. La Conférence est invitée à constater l'importance des stratégies nationales en matière d'aviation, à inviter l'OACI à évaluer la faisabilité du cadre proposé et à encourager les États membres à faire part, à titre volontaire, de leur expérience, de leurs compétences techniques et de leurs bonnes pratiques à l'appui de son élaboration.

2.1.1.7 La note de travail WP/111, présentée par le Conseil international des aéroports (ACI) et les Émirats arabes unis, met en lumière les difficultés financières structurelles auxquelles sont confrontés les petits aéroports et les aéroports régionaux, qui assurent une connectivité essentielle et contribuent au développement économique, au commerce, au tourisme et à l'inclusion sociale, en particulier dans les pays

les moins avancés (PMA), les pays en développement sans littoral (PDSL) et les PEID. La note souligne la nécessité de mettre en place des cadres institutionnels, juridiques et réglementaires propices, d'instaurer un climat d'investissement stable et prévisible, d'intégrer les infrastructures aéroportuaires dans les plans nationaux de développement et d'investissement, et de diversifier les modes de financement, notamment par la participation du secteur privé, le recours au financement mixte et la création de réseaux aéroportuaires. La Conférence est invitée à considérer les petits aéroports et les aéroports régionaux comme des actifs stratégiques, à encourager les États à les intégrer dans leurs plans nationaux de développement et d'investissement, à mettre en place des cadres propices à l'investissement et à promouvoir des modes de financement diversifiés afin de préserver une connectivité aérienne essentielle.

2.1.2 **ANALYSE**

2.1.2.1 La Conférence constate le rôle stratégique que joue l'aviation civile pour soutenir la croissance économique, le commerce, le tourisme, la connectivité et le développement durable. Elle estime qu'il est essentiel d'intégrer l'aviation civile dans les plans nationaux de développement et d'investissement pour prendre dûment en considération les priorités de l'aviation dans la planification nationale de l'économie et des infrastructures au sens large, et pour assurer le développement continu de l'aviation. Elle souligne qu'il est nécessaire de renforcer la coordination entre les autorités de l'aviation civile, les ministères concernés, les institutions financières et les acteurs du secteur, dans le but d'améliorer la cohérence des politiques, d'optimiser la planification des investissements et de maximiser les retombées socio-économiques de l'aviation.

2.1.2.2 Plusieurs États font part de leurs expériences nationales s'agissant de l'intégration de l'aviation civile dans des stratégies globales de développement économique, mettant ainsi en évidence les avantages que présentent des politiques concertées dans les domaines du transport aérien, du tourisme, du développement des infrastructures et de l'investissement. L'accent est mis sur l'importance d'élaborer des stratégies nationales globales concernant l'aviation, étayées par des évaluations fondées sur des données probantes, des priorités claires et des indicateurs de performance appropriés. À cet égard, les participants se disent favorables à ce que l'OACI fournisse des orientations pratiques destinées à aider les États à élaborer et à appliquer des stratégies nationales pour l'aviation, en faisant preuve d'une certaine souplesse pour tenir compte des différentes priorités, capacités institutionnelles et ressources sur le plan national.

2.1.2.3 La Conférence examine aussi la proposition d'élaboration d'un plan mondial de développement du transport aérien (GATDP) et d'un cadre de soutien aux stratégies nationales pour l'aviation (NASSF), étayés par des plans régionaux et des orientations nationales en matière de planification, afin de mieux coordonner le développement de l'aviation. Ces propositions recueillent un large soutien, car elles sont considérées comme des moyens potentiels d'améliorer la coordination et de renforcer les activités nationales de planification dans le domaine de l'aviation. Certains États font part de leurs préoccupations concernant les implications sur le plan des ressources et le risque de chevauchement avec les initiatives existantes de l'OACI. Ils s'interrogent aussi sur la pertinence d'un cadre mondial uniforme compte tenu de la diversité des situations nationales et de la nature du développement du transport aérien, qui est dicté par le marché. Il est souligné qu'il importe de veiller à ce que ces cadres restent facultatifs, souples et compatibles avec les priorités nationales.

2.1.2.4 Il est également souligné qu'il importe de mettre en place des cadres institutionnels, juridiques et réglementaires propices à l'investissement durable dans les infrastructures de l'aviation. Plusieurs États et acteurs du secteur se prononcent en faveur d'approches de financement diversifiées pour

relever les défis financiers structurels auxquels sont confrontés les petits aéroports et les aéroports régionaux, qui assurent une connectivité essentielle et qui contribuent au développement économique et à l'inclusion sociale, en particulier dans les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement. L'accent est mis sur la valeur des modèles flexibles de gestion aéroportuaire, adaptés aux circonstances nationales, tout comme sur la nécessité de reconnaître ces aéroports comme des infrastructures stratégiques et de prendre en considération leur rôle dans le développement national et la planification des investissements.

2.1.2.5 S'agissant du financement des infrastructures de l'aviation, la Conférence souligne qu'il importe de mobiliser des investissements suffisants, tout en veillant à ce que les redevances restent liées aux coûts, transparentes et non discriminatoires, conformément aux politiques établies par l'OACI en matière de redevances et à l'article 15 de la Convention de Chicago. Il est aussi souligné qu'il est nécessaire d'intégrer la modernisation des infrastructures de navigation aérienne dans les priorités nationales en matière d'investissement, compte tenu de leur contribution à la sécurité, à la capacité, à l'efficacité et à la résilience. Dans cette optique, les participants se disent largement favorables à ce que l'OACI continue de jouer un rôle en fournissant des orientations pratiques, des outils, un soutien au renforcement des capacités et en facilitant l'échange de bonnes pratiques. Certains États soulignent que les activités de l'OACI devraient rester dans les limites de son mandat et des ressources dont elle dispose, en évitant tout chevauchement avec les fonctions des institutions financières et des entités d'investissement du secteur privé.

2.1.2.6 La Conférence a pris acte des notes d'information suivantes : la note WP/192, présentée par l'Arabie saoudite ; la note WP/180, présentée par le Brésil ; la note WP/199, présentée par l'Inde ; la note WP/205, présentée par Madagascar, ainsi que les notes WP/206 (révision n° 1) et WP/207 (révision n° 1), présentées par le Mexique.

2.1.3 CONCLUSION

2.1.3.1 Sur la base de la documentation examinée et du débat tenu sur les questions concernant l'intégration de l'aviation civile dans les plans nationaux de développement et d'investissement dans le cadre du point 2.1, la Conférence formule les conclusions suivantes :

a) l'aviation civile joue un rôle stratégique pour soutenir le développement économique national, le commerce, le tourisme, la connectivité et le développement durable. Son intégration dans les plans nationaux de développement et d'investissement est essentielle pour que les priorités en matière de développement de l'aviation soient dûment prises en considération dans la planification nationale au sens large ;

b) une planification efficace du développement du secteur aérien nécessite des politiques et des mesures concertées entre les autorités publiques concernées, les acteurs du secteur et les institutions financières, étayées par des arrangements institutionnels appropriés, des évaluations fondées sur des données probantes, des priorités clairement définies et des indicateurs de performance mesurables ;

c) les États ont des besoins, des capacités institutionnelles et des ressources financières différents s'agissant du développement de l'aviation. Les stratégies nationales pour l'aviation et les approches de planification des investissements devraient donc être

souples et adaptées aux circonstances nationales, en prêtant particulièrement attention aux défis auxquels sont confrontés les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement ;

d) les petits aéroports et les aéroports régionaux jouent un rôle important en assurant une connectivité essentielle et en favorisant le développement économique et l'inclusion sociale. Leurs difficultés particulières sur les plans opérationnel et financier devraient être prises en considération dans la planification nationale du développement et des investissements ;

e) un cadre institutionnel, juridique et réglementaire stable, transparent et prévisible, est essentiel pour attirer les investissements dans les infrastructures de l'aviation civile. Des approches de financement diversifiées, notamment les partenariats public-privé et le financement mixte, peuvent compléter les mécanismes de financement traditionnels et soutenir le développement d'infrastructures durables ;

f) le Conseil de l'OACI devrait envisager d'élaborer un plan mondial de développement du transport aérien (GATDP), tirant parti des politiques, des orientations et des initiatives existantes de l'OACI, afin de favoriser une planification cohérente du développement de l'aviation, conformément à l'objectif stratégique « Aucun pays laissé de côté ».

2.1.4 **RECOMMANDATION**

Recommandation 2/1 : Intégrer l'aviation civile dans les plans nationaux de développement et d'investissement

La Conférence recommande que :

a) que les États intègrent l'aviation civile dans leurs plans nationaux de développement et d'investissement, et renforcent la coordination entre les autorités publiques compétentes, les acteurs de l'aviation et les institutions financières afin d'assurer la cohérence des priorités en matière de développement et d'investissement dans le domaine de l'aviation ;

b) que les États élaborent et renforcent leurs stratégies nationales de développement de l'aviation, étayées par une planification fondée sur des données probantes, des priorités clairement définies, des mécanismes de mise en œuvre appropriés et des indicateurs de performance, compte tenu des circonstances qui leur sont propres et de leurs capacités institutionnelles, en particulier dans le cas des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement ;

c) que les États tiennent compte, dans leur planification nationale, des défis opérationnels et financiers auxquels sont confrontés les petits aéroports et les aéroports régionaux, notamment au moyen de modèles de gestion appropriés et de modalités de financement diversifiées ;

d) que les États établissent et entretiennent des cadres institutionnels, juridiques et réglementaires porteurs, garants d'un environnement d'investissement stable, transparent et prévisible, et qu'ils favorisent des modalités de financement diversifiées, notamment les partenariats public-privé, le financement mixte et d'autres mécanismes appropriés, afin de soutenir le développement durable des infrastructures de l'aviation ;

e) que l'OACI veille à ce que ses politiques et orientations existantes en matière de financement des infrastructures et de redevances 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 ;

f) que l'OACI continue d'élaborer et d'améliorer les orientations pratiques, les outils et l'assistance au renforcement des capacités afin d'aider les États à intégrer l'aviation civile dans leurs plans nationaux de développement et d'investissement, notamment en proposant des méthodes permettant d'évaluer les besoins en développement de l'aviation, de recenser les priorités d'investissement, d'évaluer les options de financement et d'assurer le suivi de la mise en œuvre ;

g) que l'OACI envisage d'élaborer un plan mondial de développement du transport aérien (GATDP), tirant parti des politiques, des orientations et des initiatives existantes de l'OACI, afin de favoriser la planification du développement de l'aviation, conformément à l'objectif stratégique « Aucun pays laissé de côté » ;

h) que l'OACI facilite l'échange d'expériences et de bonnes pratiques entre les États et les parties prenantes concernées en ce qui concerne la planification nationale du développement de l'aviation, la coordination institutionnelle, les stratégies d'investissement et les solutions de financement, en prêtant particulièrement attention aux besoins des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement.

— FIN —