ATConf/7-WP/214
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

2.2 : Investir pour le développement et la modernisation des infrastructures de l'aviation civile

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

2.2 : Investir pour le développement et la modernisation des infrastructures de l'aviation civile

2.2.1 DOCUMENTATION

2.2.1.1 La note de travail WP/152, présentée par le Brésil, le Conseil international des aéroports (ACI), l'Association des services aéronautiques (ASA World), l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), le Conseil international de coordination des associations des industries aérospatiales (ICCAIA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et la Fédération internationale des associations de contrôleurs aériens (IFATCA) avec le parrainage de Singapour et des Émirats arabes unis, fait ressortir l'importance d'une modernisation coordonnée et économiquement viable de la gestion du trafic aérien (ATM) afin d'accompagner la croissance future de l'aviation, de renforcer la résilience opérationnelle et de soutenir les nouveaux types d'exploitation aérienne. Les auteurs soulignent la nécessité d'investissements soutenus dans les infrastructures modernes de gestion du trafic aérien (ATM) et de l'espace aérien et d'une interopérabilité et d'une harmonisation mondiales. Ils indiquent aussi qu'une mise en œuvre coordonnée dans le cadre du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI et du projet de « trajectoire minimale de mise en œuvre » (MIP) pourrait réduire la fragmentation et les coûts tout en renforçant la fiabilité des prévisions d'investissements. La Conférence est invitée à encourager les États à intégrer la modernisation de l'ATM dans leurs stratégies nationales d'infrastructure, à promouvoir des approches de financement transparentes et économiquement viables, et à soutenir les efforts de l'OACI visant à renforcer une mise en œuvre coordonnée et interopérable à l'échelle mondiale.

2.2.1.2 Dans la note de travail WP/37, la Chine examine le développement coordonné des installations et des capacités, comprenant l'exploitation d'aéronefs tout cargo, les aérogares de fret et les installations de contrôle, la manutention du fret spécial, les systèmes numériques et la connectivité multimodale. Faisant fond sur l'expérience de l'aéroport d'Ezhou Huahu dans la mise en place d'une plate-forme spécialisée de fret aérien, elle fournit des enseignements pratiques aux pays en développement pour la planification d'infrastructures de fret adaptées à la demande du marché et aux conditions locales, en vue de renforcer la résilience de la chaîne logistique, d'améliorer la facilitation des échanges et de promouvoir le développement économique régional. La Conférence est invitée à demander à l'OACI de faciliter le partage volontaire de bonnes pratiques en matière de mise en place de plate-forme spécialisées de fret aérien, à encourager les États à renforcer la préparation des projets, et à soutenir le renforcement des capacités dans les pays en développement, notamment en s'appuyant sur la proposition de la Chine, qui souhaite faire part de son expérience concernant l'aéroport d'Ezhou Huahu.

2.2.1.3 Dans la note de travail WP/141, la République dominicaine, avec le parrainage des Émirats arabes unis, propose une stratégie intégrée pour la modernisation des services de navigation aérienne, s'appuyant sur l'expérience qu'elle a acquise en matière de modernisation des systèmes de communication, de navigation, de supervision, d'automatisation de la gestion du trafic aérien et de météorologie. Elle indique qu'il importe de faire correspondre les investissements dans les infrastructures aux prévisions de demande de trafic, à la refonte des procédures d'exploitation, à la viabilité financière, à la gestion du cycle de vie des actifs et à la préparation de la main-d'œuvre. En se fondant sur le projet de restructuration de son espace aérien, elle montre la façon dont la mise à niveau coordonnée des technologies, la révision des procédures et la formation du personnel peuvent améliorer la capacité et la résilience opérationnelle. La Conférence est invitée à encourager les États à adopter une approche de planification intégrée lorsqu'ils

hiérarchisent leurs projets de modernisation et à recommander à l'OACI de fournir des orientations pratiques et des études de cas afin de faciliter la mise en œuvre dans les différents contextes nationaux.

2.2.1.4 Dans la note de travail WP/47, l'Indonésie, avec le parrainage de l'ACI, met en exergue les difficultés en matière de connectivité aérienne et de financement auxquelles sont confrontés les États archipélagiques et géographiquement isolés, où la faiblesse des volumes de trafic, le coût élevé des infrastructures, la vulnérabilité climatique et les contraintes d'exploitation entravent la fourniture de services aériens durables. Elle souligne l'importance des mécanismes de financement novateurs, notamment les partenariats public-privé, le financement mixte et le soutien des banques de développement, parallèlement à l'évaluation des avantages socio-économiques des infrastructures aéronautiques. Elle met aussi en évidence les limites des indicateurs de connectivité au niveau national, qui ne permettent pas toujours de déterminer quelles sont les zones mal desservies, et propose d'étudier la possibilité de mener des analyses de connectivité à l'échelon infranational afin de mieux cibler les investissements. La Conférence est invitée à encourager l'échange de pratiques optimales, à prier l'OACI de compiler des orientations et des études de cas sur les modèles de financement durable des infrastructures et à étudier des mécanismes de financement novateurs, à favoriser la prise en compte des avantages socio-économiques et de ceux liés à la connectivité dans les décisions d'investissement, et à examiner la possibilité de mesurer la connectivité au niveau infranational.

2.2.1.5 Dans la note de travail WP/60, l'Indonésie indique qu'il importe de faire le lien entre les évaluations de la capacité aéroportuaire et les prévisions de la demande future et la planification des investissements dans les infrastructures. Elle propose de renforcer la planification de la capacité au moyen de scénarios de demande, d'une analyse des écarts de capacité, de possibilités de développement de la capacité, de déclencheurs d'investissements, d'une mise en œuvre par étapes et d'une réévaluation périodique, tout en tenant compte de la capacité aéroportuaire dans l'ensemble du réseau de transport aérien. Une telle approche peut aider les États à harmoniser le développement des infrastructures et la demande réelle et projetée, à utiliser efficacement les ressources d'investissement disponibles et à s'adapter à l'évolution du trafic et des conditions d'exploitation. La Conférence est invitée à encourager les États à renforcer l'intégration de l'évaluation des capacités, de la prévision de la demande et de la planification des investissements, à appliquer des approches souples et échelonnées en matière de renforcement des capacités, et à demander à l'OACI d'étoffer ses orientations à ce sujet et de faciliter l'échange de pratiques optimales en matière de planification de la capacité aéroportuaire et d'investissements dans les infrastructures.

2.2.1.6 Dans la note de travail WP/46, le Japon, avec le parrainage de l'ACI, propose que la future politique du transport aérien international mette l'accent non seulement sur la croissance grâce à un élargissement de l'accès au marché, mais aussi sur l'investissement dans les infrastructures aéronautiques et les ressources humaines. Il indique qu'il importe de disposer de cadres politiques prévisibles et à long terme qui intègrent l'aviation dans les plans nationaux de développement, ainsi que de créer un environnement propice aux investissements. Il souligne aussi la nécessité de diversifier les modèles de gestion aéroportuaire, de renforcer la coopération entre les parties prenantes, d'optimiser l'utilisation des infrastructures actuelles et d'investir dans les ressources humaines. La Conférence est invitée à reconnaître qu'il importe de poursuivre les investissements, de faciliter l'adoption d'approches souples adaptées à la situation de chaque État et de renforcer la coopération entre les pouvoirs publics et les acteurs de l'aviation afin d'accroître les capacités et d'utiliser efficacement les infrastructures actuelles.

2.2.1.7 Dans la note de travail WP/143, la Namibie, au nom des 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)[1], met en avant les possibilités offertes par la Convention du Cap et le Protocole aéronautique pour ce qui est d'améliorer l'accès au financement des aéronefs en réduisant l'incertitude juridique et les risques pour les créanciers. Elle souligne que l'adhésion à un traité ne garantit pas à elle seule des aéronefs ou des baux moins coûteux. Ces avantages dépendent de la présentation de déclarations appropriées, d'une mise en œuvre nationale efficace, de procédures d'application prévisibles et de la solvabilité des compagnies aériennes. La Namibie propose un programme africain structuré d'appui à la mise en œuvre visant à recenser les lacunes juridiques et opérationnelles, à renforcer les capacités institutionnelles et à évaluer les incidences sur les conditions de financement. La Conférence est invitée à encourager les États à adhérer à ces deux instruments et à assurer leur application effective, à demander à l'OACI et aux partenaires concernés d'étoffer les orientations relatives à leur mise en œuvre et de renforcer les capacités, et à encourager un suivi fondé sur des données probantes de leurs effets sur les coûts de financement, le renouvellement de la flotte et la connectivité aérienne.

2.2.1.8 Dans la note de travail WP/73, l'Arabie saoudite souligne qu'un cadre réglementaire transparent, stable et prévisible est essentiel pour réduire les incertitudes réglementaires évitables et diminuer les coûts de financement des projets d'infrastructures en aviation. La note propose quatre mécanismes réglementaires ex ante adaptables : déterminer le traitement des investissements approuvés en matière de recouvrement des coûts avant de prendre des engagements financiers, clarifier la manière dont les modifications réglementaires ultérieures s'appliquent, définir les circonstances dans lesquelles les décisions réglementaires peuvent être réexaminées, et garantir la continuité lorsque les décisions suivantes sont retardées. Elle souligne qu'une plus grande prévisibilité peut augmenter les chances d'obtenir du financement et réduire les primes de financement, tout en préservant l'autorité réglementaire des États, en protégeant les usagers et en maintenant une répartition appropriée des risques liés aux projets. La Conférence est invitée à reconnaître l'importance d'un cadre réglementaire prévisible pour garantir l'efficacité des investissements dans les infrastructures et à demander à l'OACI d'élaborer, en consultation avec les parties prenantes concernées, des orientations pratiques et non contraignantes concernant les quatre mécanismes ex ante adaptables proposés.

2.2.1.9 Dans la note de travail WP/75, l'Arabie saoudite, avec le parrainage de l'Égypte, souligne que la libéralisation du transport aérien et l'élargissement de l'accès au marché ne suffisent pas à eux seuls à concrétiser la croissance prévue du trafic aérien mondial sans une modernisation adéquate des capacités aéroportuaires et de navigation aérienne, ainsi que des infrastructures. Elle souligne que les goulets d'étranglement au niveau des infrastructures pourraient entraîner des encombrements et une dégradation de la qualité du service, ce qui remettrait en cause la contribution du secteur aérien à la croissance économique. Elle propose une approche plus intégrée associant la libéralisation, le développement des infrastructures, notamment une meilleure utilisation des données pour cerner les lacunes en matière de capacités et des mécanismes plus solides pour mobiliser les investissements. La Conférence est invitée à demander à l'OACI de reconnaître l'interdépendance entre la libéralisation et les infrastructures, d'exploiter les données relatives aux infrastructures et aux chaînes logistiques pour éclairer l'élaboration des politiques et la planification des capacités, de mettre en place une plateforme visant à faciliter le financement et la modernisation des infrastructures, et à exhorter les États à intégrer les projets d'infrastructure dans leurs priorités et stratégies nationales en matière d'aviation.

[1] Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

2.2.1.10 La note de travail WP/74, présentée par l'Afrique du Sud au nom de 54 États membres de la CAFAC[2], rend compte des efforts déployés par l'Afrique pour transformer les lacunes sur le plan des infrastructures de l'aviation présentes sur le continent en projets susceptibles d'être financés et réalisables. La note présente cinq programmes de projets d'infrastructures en aviation, à la suite de de l'Analyse des lacunes infrastructurelles d'aviation de 2023, qui a mis en évidence 60 lacunes dans les infrastructures des aérodromes, des services de navigation aérienne et de l'équipement des aéronefs. S'appuyant sur les conclusions de la Convention et du Salon africains du transport aérien 2026 qui se sont tenus à Lomé, la note souligne la nécessité de renforcer la préparation des projets, les études de faisabilité, les prévisions de la demande, la modélisation financière et la répartition des risques, tout en encourageant les projets régionaux et transfrontaliers afin de faire progresser les priorités définies. La Conférence est invitée à prendre acte du cadre coordonné mis en place par l'Afrique pour faire avancer les projets d'infrastructure, à demander à l'OACI de renforcer ses orientations pratiques en matière de préparation et de financement des projets, et à encourager le développement d'institutions et de partenaires financiers capables d'apporter un soutien à la préparation des projets ainsi que des instruments de financement et d'atténuation des risques adaptés.

2.2.1.11 Dans la note de travail WP/175, les Émirats arabes unis et Oman mettent en avant la nécessité urgente de moderniser les infrastructures de l'espace aérien et les services de navigation aérienne afin de s'adapter à la croissance mondiale du trafic aérien et de préserver la valeur des investissements dans le secteur de l'aviation. Ils soulignent le manque d'uniformité dans les niveaux de service et les normes de séparation au-dessus de la haute mer, ainsi que les contraintes de capacité et les routes fixes obsolètes dans l'espace aérien continental, ce qui peut augmenter les retards, la consommation de carburant et les émissions, et compromettre la sécurité. Il est proposé trois priorités complémentaires : des exigences minimales de niveau de service (MSLR) harmonisées pour l'espace aérien en haute mer ; l'amélioration de la structure de l'espace aérien, appuyée par une gestion dynamique de l'espace aérien et la mise en œuvre d'un espace aérien avec libre choix de routes ; et la mise en œuvre accélérée du Projet 30/10 de l'OACI afin de réduire la séparation des aéronefs lorsque la sécurité opérationnelle le permet. La Conférence est invitée à exhorter l'OACI à accorder la priorité à l'élaboration de MSLR pour l'espace aérien en haute mer, à accélérer la mise en œuvre coordonnée de structures d'espace aérien améliorées et du Projet 30/10 dans les espaces aériens océaniques et continentaux, et à définir des indicateurs de performance, des étapes clés et un calendrier de rapports réguliers au Conseil de l'OACI afin de suivre les progrès.

2.2.1.12 Dans la note de travail WP/109, l'ACI, avec l'appui de l'Indonésie, souligne la nécessité de réaliser des investissements substantiels à long terme dans les infrastructures aéroportuaires afin de répondre à la croissance prévue du trafic passagers. La note souligne l'importance d'une mise en œuvre cohérente de la Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (Doc 9082), permettant ainsi aux aéroports de recouvrer leurs coûts et de financer leur développement, étayée par une supervision économique proportionnée et des cadres institutionnels, juridiques et réglementaires stables, prévisibles et transparents. Elle met aussi en avant le rôle des sources de financement diversifiées, des modèles économiques aéroportuaires viables sur le plan commercial et de la participation du secteur privé pour renforcer la viabilité financière des aéroports et attirer les investissements. La Conférence est invitée à réaffirmer le rôle des aéroports en tant qu'actifs stratégiques et entreprises concurrentielles, à encourager les États à mettre en œuvre le Doc 9082 et à instaurer un climat

[2] Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

d'investissement stable, ainsi qu'à favoriser l'accès au marché et la connectivité afin de soutenir les investissements à long terme dans les infrastructures.

2.2.1.13 Dans la note de travail WP/25, l'Association du transport aérien international (IATA) insiste sur l'importance d'une réglementation économique efficace et d'une supervision indépendante des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) afin de veiller à ce que les investissements dans les infrastructures soient efficaces et que les redevances soient conformes au Doc 9082. La note met en évidence le besoin de doter les autorités de réglementation de ressources suffisantes pour examiner minutieusement les coûts, les plans d'investissement, les rendements raisonnables et la répartition des risques, quels que soient les modes de propriété ou les arrangements de financement. Elle fait valoir aussi que des cadres réglementaires appropriés devraient être mis en place avant toute privatisation ou tout accord de concession, appuyés par une répartition transparente des coûts, une consultation significative des usagers et des garanties contre un transfert excessif des risques financiers vers les usagers. La Conférence est invitée à réaffirmer les principes de l'OACI en matière de redevances, à demander à l'OACI de veiller à leur mise en œuvre effective et d'appuyer cette mise en œuvre, à renforcer les cadres de supervision économique, à promouvoir les investissements dans les infrastructures axés sur la demande et à limiter le préfinancement à des circonstances exceptionnelles, sous réserve de garanties appropriées.

2.2.2 **ANALYSE**

2.2.2.1 La Conférence fait ressortir la nécessité d'investir de manière soutenue dans le développement et la modernisation de l'infrastructure de l'aviation civile afin de répondre à la croissance prévue du trafic aérien, d'améliorer la connectivité aérienne et de soutenir la durabilité et la résilience à long terme du système de transport aérien. Il est fait mention du besoin d'une planification intégrée et fondée sur des données factuelles, englobant les infrastructures aéroportuaires et de navigation aérienne, les ressources humaines, les chaînes logistiques et le financement. Les délégués se disent favorables à une harmonisation de la planification des investissements dans les infrastructures avec les prévisions de trafic, les évaluations de la capacité, les besoins opérationnels et les priorités nationales en matière de développement, tout en veillant à une utilisation efficace des infrastructures existantes. L'interdépendance entre la libéralisation des marchés et le développement des infrastructures est reconnue, même si l'on souligne que ce dernier ne devrait pas constituer une condition préalable à la libéralisation des accords sur les services aériens, car des accords libéraux peuvent envoyer des signaux clairs au marché, qui peuvent stimuler les investissements.

2.2.2.2 L'ensemble des délégués reconnaissent l'importance de mobiliser un financement suffisant et durable pour le développement et la modernisation de l'infrastructure de l'aviation. Une attention particulière est accordée à la nécessité de renforcer la préparation des projets, la viabilité financière, la préparation à l'investissement et la répartition adéquate des risques, afin d'attirer les investissements publics et privés. Des approches de financement diversifiées, notamment les partenariats public-privé, les concessions et le financement mixte, ainsi qu'une coopération renforcée entre les États et les institutions de financement du développement, en tenant compte des différentes situations nationales et des besoins d'investissement, font partie des propositions qui suscitent un soutien.

2.2.2.3 La nécessité d'une modernisation coordonnée des infrastructures de navigation aérienne et des systèmes de gestion du trafic aérien est résolument mise en avant. Les efforts visant à renforcer l'interopérabilité mondiale, à harmoniser la mise en œuvre et à garantir des investissements durables dans les capacités ATM modernes sont largement appuyés, dans le droit fil du GANP de l'OACI, des plans

régionaux de navigation aérienne (ANP) et des initiatives de mise en œuvre connexes. L'attention est aussi attirée sur la nécessité d'intégrer dans la modernisation des infrastructures le développement du capital humain, notamment la planification des effectifs, la formation et les exigences en matière de compétences. Plusieurs États font part de leurs expériences en matière de modernisation des infrastructures spécialisées de l'aviation, notamment les installations de fret aérien et les systèmes de services de navigation aérienne. On indique que l'harmonisation des niveaux de service et de leur mise en œuvre devrait être fondée sur les performances et se faire par étapes, en tenant compte des différences entre les États au regard de leur situation au départ et de leurs capacités.

2.2.2.4 La Conférence souligne l'importance de cadres réglementaires économiques stables, transparents et prévisibles pour faciliter les investissements dans les infrastructures. Un large soutien s'exprime en faveur du maintien de l'application des politiques de l'OACI en matière de redevances, énoncées dans le Doc 9082, notamment les principes de relation avec les coûts, de transparence, de non-discrimination et de consultation des usagers, ainsi que d'une supervision économique adéquate. Certaines délégations émettent des réserves au sujet des propositions visant à imposer au préfinancement des exigences supplémentaires en matière de supervision ou des restrictions, mettant en garde contre des cadres de supervision trop normatifs et faisant valoir qu'il est nécessaire de préserver la flexibilité dans le financement des grands projets d'infrastructure et de garantir la cohérence avec les politiques et les orientations actuelles de l'OACI.

2.2.2.5 On souligne les difficultés de financement liées au développement et à la modernisation des infrastructures, en particulier dans les pays en développement, les États archipélagiques et les régions où le volume de trafic est faible ou les ressources financières sont limitées. La préparation des projets et leur potentiel de financement constituant souvent des contraintes plus importantes que la disponibilité de capitaux. La nécessité de recourir à des modes de financement souples et à des stratégies de développement des infrastructures adaptées aux réalités locales est mise en avant, tout en sachant que les services aériens essentiels peuvent ne pas être toujours viables sur le plan commercial. On note aussi la contribution des services aériens non réguliers à la connectivité dans les zones mal desservies.

2.2.2.6 La Conférence examine aussi l'importance d'une mise en œuvre effective de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique pour faciliter l'accès au financement des aéronefs. Plusieurs États soulignent que la ratification devrait s'accompagner d'une législation nationale adaptée, de procédures judiciaires et administratives prévisibles, ainsi que de mécanismes d'application efficaces. Les participants sont favorables à une assistance technique et à un renforcement des capacités plus soutenus, notamment au moyen d'une coopération entre l'OACI, les organisations internationales concernées et les partenaires régionaux, afin de faciliter la mise en œuvre et d'améliorer l'accès au financement des aéronefs.

2.2.2.7 La Conférence prend acte des notes d'information suivantes : la note WP/181 présentée par le Brésil, les notes WP/34 et WP/35 présentées par la Chine, la note WP/197 présentée par l'Inde, la note WP/204 présentée par le Japon, la note WP/157 présentée par la Malaisie, la note WP/208 présentée par le Mexique et la note WP/117 présentée par l'Uruguay.

2.2.3 CONCLUSION

2.2.3.1 Sur la base de la documentation examinée et des délibérations sur l'investissement pour le développement et la modernisation des infrastructures de l'aviation civile, tenues dans le cadre du point 2.2 de l'ordre du jour, la Conférence formule les conclusions suivantes :

a) Un investissement soutenu dans les infrastructures de l'aviation civile est essentiel pour faire face à la croissance du trafic, renforcer la connectivité aérienne, améliorer l'efficacité opérationnelle et la résilience, et soutenir la durabilité à long terme du transport aérien international ;

b) La planification des investissements dans les infrastructures devrait reposer sur des évaluations exhaustives de la demande de trafic actuelle et prévue, des besoins en matière de capacité, des besoins opérationnels, des avantages socio-économiques et des besoins en main-d'œuvre ; il conviendrait également de promouvoir l'utilisation efficace des infrastructures existantes et de recourir à des approches de développement flexibles et progressives, adaptées au contexte national ;

c) Une modernisation coordonnée des infrastructures aéroportuaires et de navigation aérienne, y compris les systèmes de gestion du trafic aérien, est essentielle pour renforcer la capacité, l'efficacité, la résilience et l'interopérabilité mondiale ; elle devrait s'appuyer sur le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI et les initiatives de mise en œuvre connexes et être réalisée de manière progressive en tenant compte des différents points de départ des États ;

d) La mobilisation de financements suffisants et durables reste un défi majeur dans l'optique du développement et de la modernisation des infrastructures de l'aviation, en particulier dans les pays en développement et les régions mal desservies. Le renforcement de la préparation et de la bancabilité des projets, ainsi que de la préparation à l'investissement ; une répartition appropriée des risques ; et le recours à des modes de financement diversifiés et à des partenariats avec des institutions financières peuvent faciliter la mobilisation d'investissements publics et privés ;

e) Il est essentiel d'établir des cadres réglementaires institutionnels, juridiques et économiques stables, transparents et prévisibles pour attirer des investissements à long terme dans les infrastructures et réduire l'incertitude réglementaire. Une supervision économique efficace et une mise en œuvre cohérente de la politique de l'OACI en matière de redevances énoncée dans le Doc 9082 sont essentielles pour arriver à un équilibre approprié entre la viabilité financière des gestionnaires d'infrastructures, l'efficacité des investissements, l'établissement de redevances raisonnables et les intérêts des usagers ;

f) L'OACI devrait continuer à soutenir le développement et la modernisation des infrastructures par l'élaboration d'orientations, le renforcement des capacités, l'assistance technique et la coopération avec les États et les parties prenantes du secteur ;

g) L'accès au financement des aéronefs et le renouvellement des flottes sont subordonnés à une participation plus large à la Convention du Cap et au Protocole aéronautique, ainsi qu'à leur mise en œuvre effective bénéficiant d'un soutien ;

h) Il conviendrait d'élaborer des orientations non contraignantes relatives aux mécanismes réglementaires *ex ante* régissant les investissements prudents et efficaces dans les aéroports et la navigation aérienne, afin de soutenir les États et de renforcer le potentiel de financement des projets.

2.2.4 **RECOMMANDATION**

Recommandation 2/2 — Investir pour le développement et la modernisation des infrastructures de l'aviation civile

La Conférence recommande :

a) que les États renforcent la planification des investissements dans les infrastructures en réalisant des évaluations exhaustives de la demande de trafic actuelle et prévue, des besoins en matière de capacité, des besoins opérationnels, des avantages socio-économiques et des besoins en main-d'œuvre, tout en promouvant l'utilisation efficace des infrastructures existantes et en adoptant des approches de développement flexibles et progressives, adaptées à leur contexte ;

b) que les États encouragent le développement et la modernisation coordonnés des infrastructures aéroportuaires et de navigation aérienne, y compris les systèmes de gestion du trafic aérien, conformément aux plans et orientations mondiaux et régionaux pertinents de l'OACI, en vue de renforcer la capacité, l'efficacité, la résilience et l'interopérabilité ;

c) que les États établissent et maintiennent des cadres réglementaires institutionnels, juridiques et économiques stables, transparents et prévisibles qui favorisent les investissements durables dans les infrastructures, tout en veillant à ce que la supervision économique soit efficace et proportionnée, à ce que les parties prenantes soient consultées comme il se doit et à ce que la politique de l'OACI en matière de redevances énoncée dans le Doc 9082 soit mise en œuvre avec cohérence, en tenant compte de la viabilité financière des fournisseurs d'infrastructures et des intérêts des usagers ;

d) que les États renforcent la préparation des projets et la préparation à l'investissement, notamment par la réalisation d'études de faisabilité et de modélisations financières, l'établissement de prévisions de la demande, et une répartition appropriée des risques, et examinent des modes de financement diversifiés, y compris les partenariats public-privé, le financement mixte, le financement du développement et d'autres mécanismes appropriés de financement et d'atténuation des risques, en tenant compte de leur contexte et de la viabilité des projets ;

e) que les États soient encouragés à envisager d'adhérer à la Convention du Cap et au Protocole aéronautique, et à les mettre en œuvre de manière effective, afin de faciliter l'accès au financement des aéronefs et le renouvellement des flottes ;

f) que l'OACI continue d'élaborer des orientations pratiques, des outils et des mesures d'aide au renforcement des capacités et d'améliorer les orientations, outils et mesures existants afin d'apporter aux États un soutien en matière de planification des investissements dans les infrastructures aéronautiques, d'évaluation des capacités, de préparation des projets, de modes de financement, de planification des effectifs et d'établissement de cadres réglementaires économiques, notamment par l'échange de données d'expérience pertinentes, d'études de cas et de bonnes pratiques ;

g) que l'OACI facilite l'échange de données d'expérience et de bonnes pratiques en matière de développement d'infrastructures durables et résilientes, notamment eu égard à la planification

des capacités, aux modes de financement innovants, à la modernisation des infrastructures et au développement du capital humain ;

h) que l'OACI, en collaboration avec les partenaires compétents, promeuve et soutienne la mise en œuvre effective de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique, notamment par une assistance technique et le renforcement des capacités ;

i) que l'OACI envisage d'élaborer des orientations non contraignantes relatives aux mécanismes réglementaires *ex ante* régissant les investissements prudents et efficaces dans les aéroports et la navigation aérienne, afin de soutenir les États et de renforcer le potentiel de financement des projets.

— FIN —