



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

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

**FINANCEMENT DURABLE ET MESURE DE LA CONNECTIVITÉ AÉRIENNE DANS LES
ÉTATS ARCHIPELAGIQUES ET GÉOGRAPHIQUEMENT ISOLÉS**

(Note présentée par l'Indonésie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note met en exergue les défis de connectivité auxquels sont exclusivement confrontés les États archipélagiques et géographiquement isolés, où le transport aérien constitue un lien vital pour le tourisme, le commerce, les soins de santé, l'éducation, les interventions en cas de catastrophe et le développement socio-économique, alors qu'une connectivité durable est entravée par des volumes de trafic faibles, des coûts d'infrastructure élevés, la vulnérabilité climatique et des difficultés liées à la durabilité opérationnelle. Pour relever ces défis, il faut mettre en place des mécanismes de financement durables, réaliser des investissements novateurs dans les infrastructures et renforcer la coopération régionale, tandis qu'une meilleure mesure de la connectivité est indispensable pour étayer les décisions de financement et d'investissement fondées sur des données probantes. Les approches actuelles de mesure de la connectivité au niveau national ne permettent pas toujours de rendre entièrement compte des disparités existant à l'intérieur des grands États archipélagiques, une situation qui bride la capacité des décideurs à déterminer les zones mal desservies et à hiérarchiser les investissements. S'inspirant de l'expérience de l'Indonésie, la présente note expose le point de vue de ce pays et propose que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) envisage d'élaborer des orientations pour aider les États à évaluer et à gérer ces défis interdépendants grâce à un cadre global axé sur l'investissement et offrant notamment la possibilité de faciliter des analyses de connectivité à l'échelon infranational.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) passer en revue les informations et l'évaluation présentées dans la présente note ;
- b) prendre en considération les recommandations formulées au paragraphe 4 de la présente note.

<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>	Aucune pour l'OACI à ce stade. Toute élaboration future d'orientations ou d'approches analytiques s'appuierait, le cas échéant, sur les ressources techniques actuelles de l'OACI et sur les contributions volontaires des États membres intéressés.
<i>Références :</i>	Doc 9082, <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne.</i>

	Doc 9587, <i>Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international</i>. Doc 9980, <i>Manuel sur la privatisation des services d'aéroport et de navigation aérienne</i>. Cadre méthodologique de l'indice mondial de compétitivité de l'aviation (GACI) de l'OACI. Assemblée de l'OACI, 42^e session, note de travail A42-WP/113, révision n° 1 (Brésil) IATA (2022), « <i>Connectivité aérienne : mesurer les liaisons qui stimulent la croissance économique</i> ». Indicateur 9.1.2 de l'Objectif de développement durable (ODD) des Nations Unies, <i>Nombre de passagers et volume de fret transporté, par mode de transport</i>. Ministère indonésien des transports, données de 2026 sur les vols pionniers et les subventions au titre des obligations de service public ; analyse de marché d'ATR (2026).
--	---

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien joue un rôle essentiel dans la desserte des communautés insulaires et géographiquement isolées. Pour les États archipélagiques comme l'Indonésie, qui compte plus de 17 000 îles, l'aviation offre aux communautés un moyen important d'accéder aux services essentiels, aux marchés et aux opportunités économiques. Des services aériens fiables favorisent le tourisme, le commerce, les soins de santé, l'éducation et les interventions en cas de catastrophe, tout en contribuant à l'intégration nationale et au développement économique régional.

1.2 L'importance de la connectivité aérienne est clairement consacrée dans la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), qui établit le cadre de l'aviation civile internationale et reconnaît qu'un système de transport aérien sûr, régulier et efficace est important. La présente note est cohérente avec le Plan stratégique 2026-2050 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), en particulier avec l'accent mis sur le développement économique du transport aérien, et avec l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté* (NCLB), qui préconise une aide sur mesure aux États connaissant des difficultés spécifiques en matière de connectivité.

1.3 Les États archipélagiques se heurtent à des obstacles structurels particuliers à une connectivité durable. Ces obstacles, ainsi que les approches de financement et de mesure de la connectivité nécessaires pour les surmonter, sont examinés dans la présente note qui propose que l'OACI envisage d'élaborer des orientations destinées à aider les États à évaluer et à gérer ces défis interdépendants.

2. ANALYSE

2.1 Le défi de la connectivité

2.1.1 Les États archipélagiques font face à un ensemble particulier de défis interdépendants en matière de maintien de la connectivité aérienne. Le défi le plus important est celui des volumes de trafic limités : bien des liaisons desservant les communautés insulaires fonctionnent avec un petit nombre de passagers et un volume de fret faible, d'où la difficulté à assurer leur viabilité commerciale. Une demande faible limite la fréquence des vols et la taille des appareils pouvant être exploités de façon rentable, ce qui restreint à son tour la connectivité dont bénéficient ces communautés. À cette situation s'ajoute le coût élevé des infrastructures : la construction et l'entretien des aéroports, des pistes et des systèmes de navigation sur des territoires insulaires dispersés sont nettement plus onéreux que sur des massifs continentaux contigus, et les petites îles nécessitent souvent des pistes courtes, des équipements spécialisés

et des infrastructures résilientes pour résister aux impacts climatiques. La vulnérabilité climatique accroît davantage ces coûts, car les États archipélagiques sont exposés de manière disproportionnée à l'élévation du niveau de la mer, aux phénomènes météorologiques extrêmes et à l'érosion côtière, autant de facteurs qui menacent les infrastructures aéronautiques et perturbent les opérations. Enfin, les compagnies aériennes desservant des liaisons peu fréquentées sont confrontées à des problèmes de durabilité opérationnelle, liés notamment à des coûts d'exploitation élevés, à des économies d'échelle limitées et à des difficultés à attirer et à retenir du personnel qualifié, ce qui crée des obstacles à l'entrée et, dans certains cas, se traduit par une concurrence faible ou une dépendance envers un seul exploitant.

2.1.2 L'expérience de l'Indonésie illustre ces défis. La région de Papouasie compte environ 310 aéroports et pistes d'atterrissage, soit plus que tout autre archipel, mais bon nombre de ces infrastructures ne sont desservies par aucun service aérien régulier, et la connectivité varie considérablement d'une région et d'une province à l'autre. Sur les 180 aéroports indonésiens dotés d'une piste bitumée, 70 (39 %) ne sont desservis par aucun service régulier de transport de passagers. Des analyses du secteur ont recensé 209 nouvelles liaisons intérieures susceptibles d'être économiquement viables, ce qui représente un marché inexploité d'à peu près 16 millions de passagers par an. Bien que la présente note traite de l'expérience de l'Indonésie, les défis décrits sont communs à beaucoup d'États archipélagiques et géographiquement isolés.

2.1.3 La résolution de ces difficultés revêt une importance économique et sociale considérable. La connectivité aérienne contribue à l'intégration des États archipélagiques en rendant possible la circulation des personnes, des biens et des services à travers des territoires dispersés. Elle soutient le tourisme, le commerce, l'agriculture, la pêche et l'industrie manufacturière, tout en facilitant l'accès aux marchés et en contribuant au développement économique régional. En cas de catastrophe naturelle ou d'urgence de santé publique, le transport aérien peut également constituer un moyen essentiel pour acheminer l'aide humanitaire, évacuer les populations touchées et rétablir les services essentiels. Une connectivité fiable constitue donc un élément important de la résilience et du développement socio-économique dans les territoires géographiquement dispersés.

2.2 Financer le déficit de connectivité

2.2.1 Des investissements importants et soutenus sont nécessaires pour résoudre ces problèmes de connectivité. Or, les États archipélagiques connaissent des difficultés structurelles de financement. Le faible volume de trafic sur des liaisons peu fréquentées rend difficile le recouvrement des coûts d'infrastructure par le seul moyen des redevances d'usage, et les aéroports desservant des communautés isolées fonctionnent souvent à perte et dépendent des subventions publiques. En outre, bien des États archipélagiques et en développement doivent composer avec des budgets publics restreints, ce qui bride leur capacité à financer les infrastructures aéronautiques dans un contexte de priorités concurrentes en matière de santé, d'éducation et d'autres services essentiels. Les investisseurs privés, quant à eux, peuvent être dissuadés par les risques perçus liés aux liaisons peu fréquentées, aux coûts d'investissement élevés, aux longs délais de rentabilisation et à l'incertitude de la demande. En l'absence de mécanismes de réduction des risques, les capitaux privés peuvent rester rares.

2.2.2 Le Doc 9082 (*Politique de l'OACI sur les redevances aéroportuaires et les redevances pour les services de navigation aérienne*) et le Doc 9980 (*Manuel sur la privatisation des services aéroportuaires et de navigation aérienne*) de l'OACI fournissent des orientations pertinentes, mais n'abordent pas de façon exhaustive les défis spécifiques auxquels sont confrontés les États archipélagiques. Face à cette situation, l'Indonésie et d'autres États ont commencé à envisager des solutions de financement novatrices. Les partenariats public-privé peuvent mobiliser des capitaux et de l'expertise privés, les risques et les bénéfices étant partagés entre les partenaires publics et privés, comme le montre l'exemple de l'aéroport international indonésien de Bali Nord, un projet prioritaire national estimé à environ 50 000 milliards de roupies indonésiennes (Rp) (2,8 milliards d'USD) et réalisé grâce à des investissements privés.

Le financement mixte combine des capitaux publics et philanthropiques avec des investissements privés afin de réduire les risques et d'attirer des fonds commerciaux, et il peut s'avérer particulièrement pertinent pour des projets présentant un rendement social élevé mais une viabilité commerciale faible. Les banques de développement peuvent fournir un financement à long terme et à faible coût, assorti d'une assistance technique, tandis que les fonds consacrés au climat et à la durabilité sont en mesure de soutenir des infrastructures résilientes en phase avec les objectifs environnementaux. Les mécanismes de financement des infrastructures régionales offrent une autre solution, qui consiste à mettre en commun les ressources et à partager les risques entre États voisins. La propre expérience de l'Indonésie témoigne de cette diversité : le projet de développement de l'aéroport de Maleo a été financé par un don de 177,99 milliards de roupies, tandis que l'extension de l'aéroport de Rendani a suscité l'intérêt de la communauté internationale.

2.2.3 En dépit de ces pistes de financement, des orientations supplémentaires de l'OACI restent nécessaires. En particulier, des orientations sur le financement des aéroports des petites îles, en ce qui concerne notamment le recouvrement des coûts, la conception des subventions et la participation du secteur privé, pourraient aider les États à élaborer des modèles de financement durables. Des méthodes d'évaluation des avantages socio-économiques des infrastructures aéronautiques dans les contextes archipélagiques pourraient favoriser des décisions d'investissement fondées sur des données probantes. La facilitation de l'échange de pratiques optimales entre les États archipélagiques pourrait également permettre une diffusion plus large des modèles de financement efficaces et des enseignements tirés.

2.3 La mesure comme catalyseur de meilleures décisions de financement

2.3.1 Une meilleure mesure constitue l'un des catalyseurs essentiels d'un financement efficace. Les outils de mesure de la connectivité de l'OACI, notamment l'indice mondial de compétitivité de l'aviation (GACI) et le cadre de connectivité à l'échelle nationale, fournissent actuellement des résultats au niveau national permettant une analyse comparative entre pays. Ces outils sont certes utiles pour les comparaisons internationales, mais ils ne rendent pas compte des disparités infranationales qui existent à l'intérieur des grands États archipélagiques. Il est possible qu'un petit nombre de liaisons principales bien desservies entre les grands centres améliore la note globale nationale, alors que des régions importantes demeurent mal desservies ou fonctionnellement isolées.

2.3.2 Comme le montre l'exemple de l'Indonésie présenté au paragraphe 2.1.2, les disparités en matière de connectivité interne dans les États archipélagiques peuvent être considérables, sans pour autant transparaître dans les notes globales nationales. En l'absence de données détaillées au niveau infranational, les décideurs peuvent éprouver des difficultés à déterminer les régions ayant le plus besoin d'investissements, les routes susceptibles de nécessiter un soutien public ou les secteurs où un financement pourrait avoir le plus grand impact. La mesure de la connectivité infranationale pourrait fournir une base de données probantes utile pour cibler plus efficacement les ressources disponibles.

2.3.3 La présente proposition est cohérente avec l'orientation plus générale des discussions de l'OACI sur l'analyse comparative dans le domaine de l'aviation. Lors de la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI (2025), le Brésil a proposé (A42-WP/113) de faire évoluer le GACI du statut d'indice unique et unifié vers celui de « tableau de bord d'analyse comparative en collaboration » plus souple, qui tiendrait compte des spécificités nationales. La proposition de l'Indonésie relative à la mesure à l'échelon infranational pourrait compléter cette orientation en étendant le principe de sensibilité contextuelle de la comparaison entre États à la hiérarchisation des politiques à l'intérieur des États. L'Indonésie estime que l'OACI pourrait examiner la possibilité d'étendre ses outils de mesure de la connectivité pour faciliter l'analyse infranationale, et offrir de ce fait aux États une base plus pratique de ciblage des financements et des investissements.

3. CONCLUSION

3.1 Pour concrétiser la vision de la septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7), dans laquelle le transport aérien favorise la connectivité mondiale, le développement économique et la résilience, il convient d'adopter une approche stratégique et coordonnée du financement des infrastructures aéronautiques dans les États archipélagiques et géographiquement isolés. L'expérience de l'Indonésie montre que les problèmes de connectivité doivent être abordés de façon globale. En intégrant les investissements dans l'aviation aux plans nationaux de développement, en adoptant des mécanismes de financement novateurs, en favorisant la coopération régionale et en facilitant la mesure de la connectivité infranationale pour mieux cibler les financements, les États peuvent libérer tout le potentiel économique de leurs secteurs de l'aviation.

4. RECOMMANDATION

4.1 La Conférence est invitée à :

- a) encourager les États à échanger leurs pratiques optimales en matière de financement des infrastructures aéronautiques desservant les communautés archipélagiques et géographiquement isolées ;
- b) prier l'OACI de compiler des études de cas et des orientations sur les modèles de financement durable des infrastructures ;
- c) demander à l'OACI d'étudier des mécanismes de financement novateurs pour améliorer la connectivité dans les régions isolées et insulaires ;
- d) encourager les États à prendre en compte les avantages socio-économiques et ceux liés à la connectivité lors de l'évaluation des investissements dans les infrastructures aéronautiques ;
- e) prier l'OACI d'examiner, dans le cadre de la poursuite de l'élaboration et de la mise au point de ses méthodologies de mesure de la connectivité, la possibilité de faciliter l'analyse au niveau infranational, en consultation avec les États membres intéressés.