Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/60
25/9/26

**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**

## RENFORCER LA PLANIFICATION DE LA CAPACITÉ AÉROPORTUAIRE ET LES INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES POUR LA CROISSANCE FUTURE DU TRANSPORT AÉRIEN

(Note présentée par l'Indonésie)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note souligne l'importance de renforcer le lien entre l'évaluation de la capacité aéroportuaire, les prévisions de la demande future et la planification des investissements dans les infrastructures afin de soutenir une croissance durable du transport aérien et d'améliorer la connectivité. Si les orientations existantes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) fournissent une base pour la planification d'aéroport et l'évaluation de la capacité, les États pourraient tirer parti d'une approche plus intégrée et adaptative qui traduit les écarts de capacité recensés en décisions d'investissement opportunes et échelonnées.

La présente note 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 avec la demande réelle et projetée, à utiliser plus efficacement les ressources d'investissement disponibles et à s'adapter à l'évolution du trafic et des conditions d'exploitation. Elle est particulièrement pertinente pour les États archipels et en développement, où les besoins en investissements dans les infrastructures doivent être mis en balance avec les ressources disponibles, les exigences en matière de connectivité et le rôle socio-économique des réseaux aéroportuaires.

L'Indonésie propose par conséquent que l'OACI renforce les orientations pertinentes et facilite l'échange de bonnes pratiques afin d'aider les États à élaborer des approches fondées sur des scénarios, échelonnées et adaptatives en matière de planification de capacité aéroportuaire et d'investissement dans les infrastructures.

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

a) mesurer l'importance de la planification stratégique de la capacité aéroportuaire pour soutenir la croissance durable du transport aérien et la connectivité ;

| | |
|---|---|
| b) inviter les États à renforcer le lien entre l'évaluation de la capacité, les prévisions de la demande future, le recensement des écarts de capacité et la planification des investissements dans les infrastructures ;<br>c) encourager les États à appliquer des approches fondées sur des scénarios, échelonnées et adaptatives au développement de la capacité aéroportuaire ;<br>d) demander au Conseil d'envisager, dans la limite des ressources disponibles et du programme des travaux existant, de renforcer les orientations pertinentes de l'OACI et de faciliter le partage des meilleures pratiques en matière de planification de la capacité aéroportuaire et d'investissements dans les infrastructures. | |
| *Objectifs stratégiques :* | La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous* et *Chaque vol est sûr et sécurisé.* |
| *Incidences financières :* | Aucune. |
| *Références :* | Doc 9184, *Manuel de planification d'aéroport,* partie I — *Planification générale*, troisième édition, 2023.<br>Doc 9971, *Manuel sur la gestion collaborative des flux de trafic aérien (ATFM)*, troisième édition, 2018.<br>*Asia/Pacific Regional Guidance for Assessment of Airport Capacity and Airspace Capacity*, version 1.0, avril 2026. |

## 1. INTRODUCTION

1.1 La croissance du transport aérien exige que les infrastructures aéroportuaires offrent une capacité suffisante pour répondre à la demande actuelle et future. Cependant, les projets d'infrastructures aéroportuaires nécessitent généralement des ressources financières importantes et de longues périodes de planification et de mise en œuvre. Une planification de la capacité opportune et appropriée est donc essentielle pour favoriser la connectivité tout en garantissant une utilisation efficace des ressources d'investissement.

1.2 Les orientations existantes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) fournissent une base pour la planification générale des aéroports et l'évaluation de leur capacité. Il est toutefois possible de renforcer davantage le lien entre l'évaluation de la capacité et la planification des investissements dans les infrastructures, notamment pour déterminer à quel moment une capacité supplémentaire est nécessaire, quelles mesures d'amélioration de la capacité sont appropriées et comment le développement devrait être échelonné.

## 2. ANALYSE

### 2.1 L'évaluation de la capacité comme fondement de la planification stratégique de la capacité

2.1.1 La capacité aéroportuaire est influencée par une combinaison de facteurs : infrastructures, procédures d'exploitation, technologie, caractéristiques du trafic, espace aérien et autres contraintes du système. L'évaluation de la capacité constitue par conséquent une base importante pour déterminer les facteurs qui limitent la capacité d'un aéroport à répondre à une demande supplémentaire.

2.1.2 Les orientations existantes de l'OACI relatives à la capacité soulignent l'importance de comprendre la demande actuelle et prévue, d'établir des niveaux de référence de capacité, de recenser les futures insuffisances de capacité et d'envisager des mesures pour remédier aux déséquilibres entre la demande et la capacité. Le *Manuel sur la gestion collaborative des flux de trafic aérien (ATFM)* (Doc 9971) décrit la planification de la capacité comme un processus itératif comprenant l'évaluation de la capacité, la prévision de la demande, la planification et l'examen ultérieur.

2.1.3 Au niveau des infrastructures aéroportuaires, cependant, les résultats de l'évaluation de la capacité doivent se traduire en une stratégie de développement. Une contrainte de capacité ne signifie pas automatiquement qu'un grand projet d'infrastructure doive être mis en œuvre immédiatement. À titre d'exemple, une contrainte de capacité est susceptible d'être résolue par :

- l'optimisation des infrastructures existantes ;
- l'amélioration des procédures d'exploitation ;
- des perfectionnements de la technique ;
- des changements dans la gestion du trafic ;
- un renforcement ciblé des infrastructures ;
- la mise en place d'infrastructures supplémentaires ;
- des solutions à l'échelle du réseau associant d'autres aéroports.

2.1.4 Par conséquent, un processus stratégique de planification de la capacité peut assurer le lien nécessaire entre l'évaluation de la capacité et le choix ainsi que le calendrier des mesures de développement des capacités.

## 2.2 Mettre en relation la demande future et les besoins en capacité

2.2.1 La planification de la capacité aéroportuaire doit tenir compte à la fois de la capacité existante et de la demande future. Les prévisions de demande à long terme sont toutefois sujettes à des incertitudes dues à la conjoncture économique, aux stratégies de réseau des entreprises de transport aérien, au tourisme, aux évolutions technologiques, aux changements réglementaires et à d'autres facteurs.

2.2.2 C'est pourquoi le fait de s'appuyer sur une seule prévision de la demande peut poser des difficultés lorsque le trafic réel évolue différemment du scénario prévu. Une approche fondée sur des scénarios peut offrir aux États une base de planification plus souple. Les États peuvent envisager toute une gamme de scénarios de demande plausibles, tels que des scénarios de croissance faible, de référence et de croissance forte. Pour chaque scénario, le processus de planification pourrait déterminer :

- la demande projetée ;
- la capacité disponible ;
- le moment prévu où les contraintes de capacité se feront sentir ;
- l'ampleur de l'écart de capacité ;
- les mesures susceptibles d'améliorer la capacité ;
- les besoins d'investissement indicatifs ;
- les conséquences d'un report ou d'une accélération du développement de la capacité.

2.2.3 Le recours à des scénarios n'obligerait pas les États à s'engager dans un investissement particulier en infrastructures sur la seule base d'une prévision. Il leur permettrait plutôt de définir les mesures adaptées aux différentes conditions de la demande et de déterminer quelles actions doivent être engagées à l'avance en raison de leurs longs délais de mise en œuvre.

## 2.3 Déclencheurs du développement de la capacité et investissements échelonnés

2.3.1 L'un des défis de la planification des infrastructures aéroportuaires consiste à déterminer le moment opportun pour investir. Les grands projets d'infrastructure peuvent nécessiter de nombreuses années entre la planification initiale et la mise en œuvre effective, tandis que la demande de trafic réelle peut évoluer plus rapidement.

2.3.2 Un cadre de planification de la capacité pourrait donc inclure des déclencheurs de capacité et d'investissement clairement définis. Ces déclencheurs pourraient reposer sur des indicateurs mesurables, notamment :

- une demande projetée se rapprochant de la capacité disponible ;
- une utilisation soutenue de la capacité aéroportuaire ;
- une augmentation de l'encombrement ou des retards ;
- une baisse de la performance opérationnelle ;
- des contraintes nuisant à la connectivité ;
- des limitations de capacité au niveau des pistes, des aérogares, des aires de trafic ou du côté ville ;
- le délai nécessaire à la mise en œuvre des infrastructures proposées.

2.3.3 Des déclencheurs d'investissements pourraient favoriser la préparation en temps utile des projets sans exiger que toutes les infrastructures prévues soient mises en œuvre simultanément. Dans la mesure du possible, le développement de la capacité pourrait être mis en œuvre de progressivement, par exemple par l'optimisation de la capacité existante, suivie d'améliorations ciblées, d'une extension progressive des infrastructures et, si nécessaire, d'une extension majeure de la capacité. Cette approche permettrait d'adapter le développement des infrastructures à la demande réelle et aux performances du système, tout en laissant suffisamment de temps pour les grands projets nécessitant de longues périodes de préparation.

2.3.4 Une telle approche est conforme à la nature itérative de la planification de la capacité décrite dans les orientations de l'OACI, selon lesquelles les plans de capacité et les besoins en capacité sont périodiquement réexaminés et mis à jour.

## 2.4 Envisager la capacité aéroportuaire dans l'ensemble du réseau de transport aérien

2.4.1 La capacité aéroportuaire ne devrait pas être envisagée indépendamment du système de transport aérien dans son ensemble. Les capacités des pistes, des aérogares, des aires de trafic, du côté ville et de l'espace aérien sont interdépendantes, et les contraintes pesant sur un élément peuvent influer sur les performances des autres éléments. Les orientations régionales Asie-Pacifique pour l'évaluation de la capacité aéroportuaire et de la capacité de l'espace aérien reconnaissent la nécessité de tenir compte de ces interdépendances lors de l'évaluation de la capacité et de l'élaboration de mesures visant à renforcer celle-ci.

2.4.2 De même, une contrainte de capacité dans un aéroport ne nécessite pas toujours l'extension de cet aéroport. En fonction des circonstances nationales et régionales, les États peuvent envisager :

- l'optimisation de la capacité aéroportuaire existante ;
- des améliorations opérationnelles ou techniques ;
- l'amélioration des modalités de gestion de l'espace aérien et des flux de trafic aérien (ATFM) ;

- des aéroports complémentaires ;
- une redistribution du trafic ;
- la mise en place d'autres solutions de connectivité.

2.4.3 Une perspective de réseau peut donc favoriser des décisions d'investissement plus efficaces, en particulier lorsque plusieurs aéroports desservent une même région ou lorsque des contraintes géographiques, environnementales ou autres limitent l'extension d'un aéroport existant.

### 2.5 Considérations relatives aux États archipels et en développement

2.5.1 L'approche de la planification de la capacité aéroportuaire doit tenir compte de la situation propre à chaque État. Les pays en développement peuvent être confrontés à des défis liés à des ressources financières limitées, à des niveaux de trafic variables et à des priorités concurrentes en matière d'infrastructures.

2.5.2 Pour les États archipels, les aéroports peuvent également jouer un rôle important dans la liaison entre des communautés et des régions géographiquement dispersées. En conséquence, les considérations relatives à la planification aéroportuaire peuvent aller au-delà du volume de trafic pour inclure la connectivité, l'accessibilité et le rôle socio-économique plus large du réseau d'aéroports.

2.5.3 Une approche flexible et progressive de la planification de la capacité peut aider ces États à trouver un équilibre entre les besoins en infrastructures, les ressources disponibles et l'évolution de la demande.

## 3. CONCLUSION

3.1 Les orientations existantes de l'OACI constituent une base importante pour la planification générale des aéroports et l'évaluation de leur capacité. Renforcer davantage le lien entre l'évaluation de la capacité, les prévisions de la demande future et la planification des investissements dans les infrastructures pourrait aider les États à déterminer quand, où, dans quelle mesure et comment développer des capacités aéroportuaires supplémentaires.

3.2 Une approche fondée sur des scénarios et adaptative, comprenant une analyse des écarts de capacité, des déclencheurs d'investissements, un développement par étapes et une réévaluation périodique, peut favoriser des investissements en infrastructures opportuns et proportionnés tout en s'adaptant à l'évolution de la demande de trafic et des conditions d'exploitation.

3.3 L'Indonésie propose par conséquent que l'OACI renforce les orientations pertinentes et facilite l'échange de bonnes pratiques afin d'aider les États à élaborer des stratégies de planification des capacités aéroportuaires et d'investissement dans les infrastructures fondées sur des scénarios, échelonnées et adaptatives, en tenant compte de l'ensemble du réseau de transport aérien et de la situation propre à chaque État.

— FIN —