



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

#### Point 33 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne – Politique

#### FINANCER LE DÉVELOPPEMENT D'UNE INFRASTRUCTURE AÉRONAUTIQUE DE QUALITÉ

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail décrit une approche exhaustive, globale et porteuse de transformation visant à relever les défis du financement de l'infrastructure aéronautique, fondée sur les résultats des troisième et quatrième Forums aéronautiques mondiaux (IWAF) de l'OACI. Elle examine les travaux de l'OACI en vue d'élaborer des politiques, des orientations et des outils en lignes pour aider les États à financer l'infrastructure de l'aviation, et elle présente également le plan des travaux futurs de l'OACI dans ce domaine.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- examiner les travaux réalisés par l'OACI (présentés aux sections 2 et 3) ;
- approuver le programme des travaux futurs de l'Organisation (présenté à la section 4) ;
- tenir compte des renseignements contenus dans la présente note lors de la mise à jour de la Résolution A39-15 de l'Assemblée, Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les Objectifs stratégiques, en particulier le Développement économique du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront effectuées sous réserve de la disponibilité de ressources dans le Budget-Programme ordinaire 2020-2022 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, notamment le Fonds volontaire pour le transport aérien (TRAF).
<i>Références :</i>	Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 6 octobre 2016) A40-WP/18-EC/3, Rapport sur les faits nouveaux concernant les aspects économiques des aéroports et des services de navigation aérienne ( <i>Report on the Developments Regarding Economic Aspects of Airports and Air Navigation Services</i> ) A40-WP/22-EC/7, Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien <i>Communiqué de clôture IWAF/3</i> ( <a href="https://www.icao.int/Meetings/iwaf2017/Documents/Communique2017.pdf">https://www.icao.int/Meetings/iwaf2017/Documents/Communique2017.pdf</a> )

<p><i>Communiqué de clôture IWAF/4</i> (<a href="https://www.icao.int/Meetings/iwaf2018/Documents/IWAF%20Communique%202018.pdf">https://www.icao.int/Meetings/iwaf2018/Documents/IWAF%20Communique%202018.pdf</a>) <i>Déclaration et Cadre de plan d'action pour le développement de l'infrastructure aéronautique en Afrique</i> (<a href="https://www.icao.int/Meetings/iwaf2017/Pages/Declaration.aspx">https://www.icao.int/Meetings/iwaf2017/Pages/Declaration.aspx</a>) <i>Déclaration pour la promotion de la connectivité par le développement et la durabilité du transport aérien dans la région panaméricaine à l'horizon 2020-2035</i> (<a href="https://www.icao.int/Meetings/iwaf2018/Pages/Declaration-for-the-Pan-American-Region.aspx">https://www.icao.int/Meetings/iwaf2018/Pages/Declaration-for-the-Pan-American-Region.aspx</a>) Plan d'activités de l'OACI pour la période 2020-2022</p>
---

## 1. INTRODUCTION

1.1 Selon les prévisions de trafic à long terme de l'OACI, les volumes de trafic aérien doubleront au cours des 15 prochaines années. La croissance rapide du trafic aérien et le renforcement de la connectivité aérienne ne pourront être maintenus que dans le contexte d'un développement continu de l'infrastructure, de la capacité et de la technologie aéronautiques, appuyées par un cadre de réglementation harmonisé à l'échelle mondiale. Il est de la plus haute importance que tous les États développent une infrastructure aéronautique de qualité afin de s'assurer que la croissance du trafic aérien est gérée en toute sécurité, sûreté et efficacité, tout en réalisant pleinement les avantages économiques potentiels qui découleront de l'augmentation du trafic.

1.2 La 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée a demandé « *au Conseil de continuer d'élaborer ou d'affiner, selon les besoins, des orientations sur le financement de l'infrastructure du transport aérien, les fonctions de supervision appropriées et le financement du système de transport aérien, y compris des mécanismes visant à appuyer les améliorations opérationnelles décrites dans les modules ASBU* ». (voir la Résolution A39-15, Doc 10075). La Cible 9.1 des Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies qui vise à « *mettre en place une infrastructure résiliente, durable, fiable et de qualité, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de la population, en mettant l'accent sur un accès universel, à un coût abordable et dans des conditions d'équité* » appuie aussi directement l'aviation et les économies qu'elle sert dans le monde. L'OACI est l'institution dépositaire désignée pour cette cible.

## 2. APPROCHE DU FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE AÉRONAUTIQUE

2.1 L'obtention et la garantie d'investissements importants sur une longue période dans le développement, la modernisation et l'expansion d'une infrastructure aéronautique de qualité à la mesure de la croissance du trafic prévue constituent le principal défi du financement du développement de l'infrastructure aéronautique. Toutefois, la mobilisation de ressources financières à long terme est devenue plus difficile et constitue un défi de taille pour de nombreux États, en particulier du fait de la charge sur les finances publiques et des facteurs de coûts liés à l'emprunt qui prévalent dans de nombreux pays en développement.

2.2 Le financement de l'infrastructure aéronautique a été le thème central des deux derniers Forums aéronautiques mondiaux (IWAF) de l'OACI qui, depuis leur lancement en 2015, réunissent des participants de haut niveau venant d'États membres, d'organisations internationales et régionales,

de l'industrie, de la communauté des donateurs ainsi que de banques de développement multilatéral et d'autres institutions financières.

2.3 Le Forum IWAF/3 [tenu en novembre 2017 à Abuja (Nigéria)] s'est attaqué aux défis de financement actuels et futurs qui caractérisent le développement de l'infrastructure aéronautique et du renforcement des capacités, en particulier en Afrique, et a adopté la *Déclaration et Cadre de plan d'action pour le développement de l'infrastructure aéronautique en Afrique* dans le cadre du Plan d'action de Lomé (2017-2019) de l'Union africaine. Le Forum IWAF/4 suivant [tenu en septembre 2018 à Fortaleza (Brésil)] s'est concentré sur des stratégies de croissance de l'aviation misant sur des occasions d'investissement en aéronautique et a adopté la *Déclaration pour la promotion de la connectivité par le développement et la durabilité du transport aérien dans la région panaméricaine à l'horizon 2020-2035*.

2.4 Il ressort des Forums IWAF/3 et IWAF/4 que les États doivent adopter une approche exhaustive, globale et porteuse de transformation, étayée par des politiques cohérentes et une bonne gouvernance à tous les niveaux pour relever les défis du financement de l'infrastructure aéronautique. Cette approche consiste notamment à :

- a) élaborer des programmes et des plans nationaux et/ou régionaux de développement des infrastructures aéronautiques et déterminer des cibles stratégiques en matière d'infrastructure compatibles avec les plans mondiaux de l'OACI, sur la base d'une solide analyse de rentabilité, d'une analyse des écarts entre la demande prévue et la capacité actuelle ainsi que d'une analyse complète du cycle de vie ;
- b) accorder et intégrer des programmes et des plans d'infrastructure aéronautique avec un développement adéquatement équilibré des modes de transport, y compris des initiatives de transport multimodal et de planification urbaine ; et les associer avec des plans et des stratégies de développement national et/ou régional, harmonisés avec les cadres financiers et économiques internationaux, et appuyés par la coopération économique et, le cas échéant et au besoin, l'assistance internationale pour le développement ;
- c) mettre en place des règles de bonne gouvernance, comme la création de cadres institutionnels, juridiques et réglementaires habilitants et de mécanismes de suivi et d'évaluation, porteur d'une dynamique forte qui stimule l'investissement dans le secteur de l'aviation, en particulier par la participation du secteur privé, et pour traiter la nature complexe des transactions de financement des projets.
- d) conjuguer, dès que possible, les efforts de planification et de développement des infrastructures de l'aviation, du tourisme et du commerce tout en harmonisant les cadres de réglementation afin d'équilibrer les retombées de ces secteurs économiques et de promouvoir la coopération et la prise de décisions compatibles entre les autorités du transport et d'autres ministères responsables de portefeuilles connexes, comme les finances, la planification économique, l'énergie, l'environnement, le commerce et le tourisme ;
- e) améliorer la transparence en adoptant des lois, des règlements, des politiques et des pratiques et en fournissant l'information et les données pertinentes au public, y compris aux investisseurs, en assurant la clarté, la prévisibilité, la responsabilité et l'accès libre, pour renforcer la crédibilité des décisions de réglementation et

hausser le niveau de confiance du secteur en réduisant au minimum l'asymétrie de l'information entre le gouvernement, l'industrie et les investisseurs, et en réduisant les risques et l'incertitude en matière d'investissement ;

- f) établir un climat d'investissement transparent, stable et prévisible à l'appui du développement de l'aviation, grâce à la participation de plusieurs parties prenantes, à la diversification des sources de financement et au rehaussement du rôle du secteur privé, par l'entremise d'investissements privés, une transformation des activités, d'initiatives de financement privées, de partenariats public-privé et de divers programmes incitatifs.

2.5 Des inquiétudes subsistent quant au volume limité de l'aide et du financement public internationaux pour le développement actuellement disponible pour des projets d'infrastructure aéronautique, malgré la nature intersectorielle de l'aviation et ses multiples liens avec d'autres secteurs économiques. L'aide et le financement public internationaux peuvent servir à libérer du financement additionnel pour l'infrastructure par un mécanisme mixte et centralisé de financement et d'atténuation des risques. Pour les États ayant un accès limité au financement des investissements, il est essentiel d'inclure de grands projets d'infrastructure aéronautique dans la liste prioritaire de l'aide et du financement public internationaux.

### 3. POLITIQUES ET ORIENTATIONS DE L'OACI

3.1 À la différence d'autres modes de transport, l'industrie de l'aviation paie pour une grande majorité des coûts de son infrastructure, plutôt que d'obtenir du financement par des taxes, des investissements publics ou des subventions. Les coûts d'infrastructure sont pris en charge par le paiement de redevances d'usage, dont la plus grande partie est ajoutée aux tarifs aériens. Or, les recettes perçues risquent d'être inférieures aux avantages économiques perdus en raison de la réduction de la demande de voyages aériens et de transport de fret qui en résulte. Par conséquent, les États et les fournisseurs de service sont priés instamment de respecter la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) et la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien* (Doc 8632).

3.2 Outre les politiques sur les redevances et l'imposition, le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) contiennent des orientations détaillées sur le financement des infrastructures d'aéroports et des services de navigation aérienne. Des éléments indicatifs particuliers ont aussi été élaborés relativement à l'analyse coût-avantages, au bilan de rentabilité, à l'analyse d'impact économique et au financement des investissements dans l'infrastructure des aéroports et de la navigation aérienne, en particulier pour la mise en œuvre des modules ASBU. Des renseignements complémentaires sont fournis à ce sujet dans la note de travail A40-WP/18-EC/3, Rapport sur les faits nouveaux concernant les aspects économiques des aéroports et des services de navigation aérienne (*Report on the Developments Regarding Economic Aspects of Airports and Air Navigation Services*). De plus, un nouvel outil analytique en ligne est en cours de développement qui permettra d'effectuer une analyse coût-avantages de projets d'infrastructure aéronautique identifiés dans le cadre de la solution de données sur l'aviation civile (iCADS) de l'OACI.

#### 4. TRAVAUX FUTURS

4.1 L'un des nouveaux enjeux pour l'aviation défini dans le Plan d'activités de l'OACI pour la période 2020-2022 est le financement du système/de l'infrastructure aéronautique, c'est-à-dire la promotion d'un financement et de sources de financement diversifiés, par l'octroi d'un plus grand rôle au secteur privé, et l'utilisation efficace des ressources nationales et du financement du développement international, pour développer et moderniser un système/une infrastructure aéronautique de qualité à la mesure du niveau de croissance prévu du trafic et qui s'appuie sur les plans mondiaux de l'OACI.

4.2 Dans l'optique de l'objectif « aucun obstacle au développement de l'aviation sur le plan des capacités de l'infrastructure, des technologies et des ressources financières », les travaux futurs seront axés prioritairement sur la fourniture d'orientations et d'assistance aux États afin qu'ils suivent l'approche exhaustive, globale et porteuse de transformation décrite ci-dessus et qu'ils comblient les lacunes en matière d'infrastructure pour réaliser le plein potentiel du transport aérien. Dans le cadre de ces travaux, l'Organisation :

- a) tiendra à jour les orientations actuelles, selon qu'il convient, et améliorera les outils électroniques afin d'appuyer les États dans leur processus de décisions d'investissement dans le développement et la modernisation de l'infrastructure aéronautique ;
- b) renforcera son dialogue afin d'accroître la compréhension, de réagir aux impératifs commerciaux et d'augmenter toutes les formes d'aide et de financement public internationaux pour le développement de l'aviation, y compris l'aide publique au développement (APD) et la coopération Sud-Sud ;
- c) utilisera des forums comme l'IWAF pour contribuer à favoriser des partenariats efficaces entre les donateurs, les investisseurs et les États qui ont des besoins ; à renforcer le dialogue pour améliorer la compréhension commune des impératifs commerciaux et des réactions qu'ils engendrent ; à faciliter la mobilisation des ressources ; et, dans le cadre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB), à définir l'assistance aux États qui en ont besoin et à en assurer la coordination et la prestation ;
- d) continuera de mener des travaux de suivi en vue de la mise en œuvre de la *Déclaration et Cadre de plan d'action pour le développement de l'infrastructure aéronautique en Afrique* en vertu des arrangements actuels, en particulier au titre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI).