Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/109[1]
9/10/26

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

FACILITATION DE L'INVESTISSEMENT DANS LES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES ET DE LEUR FINANCEMENT À LONG TERME

[Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les aéroports sont des actifs stratégiques et des infrastructures critiques qui soutiennent la connectivité, le commerce, le tourisme et le développement économique. Selon les prévisions, le trafic mondial de passagers devrait presque doubler d'ici le milieu des années 2040 par rapport aux niveaux de 2025. Répondre à cette croissance à long terme de la demande exigera des investissements substantiels dans les infrastructures aéroportuaires.

Il est indispensable de mettre en œuvre systématiquement la résolution A42-26 de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) pour favoriser et inciter l'investissement à long terme dans les infrastructures aéroportuaires et leur financement. Cela doit se faire grâce à des cadres institutionnels, juridiques et réglementaires stables, prévisibles et transparents, une supervision économique transparente, efficace et proportionnée, ainsi qu'une plus grande libéralisation de l'accès aux marchés.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) réaffirmer la reconnaissance des aéroports en tant qu'actifs stratégiques et entreprises commerciales qui devraient pouvoir recouvrer leurs coûts et financer leur développement ;
b) encourager les États à continuer de mettre en œuvre le Doc 9082, appuyé par une supervision économique transparente, efficace et proportionnée ;
c) inviter instamment les États à mettre en place des cadres institutionnels, juridiques et réglementaires stables, prévisibles et transparents et à promouvoir un climat d'investissement transparent, stable et prévisible, conformément à la résolution A42-26 de l'Assemblée de l'OACI ;

[1] Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ACI.

d) encourager les États à poursuivre la libéralisation de l'accès aux marchés, conformément à la vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international, compte tenu de ses avantages socio-économiques pour toutes les parties prenantes.	
Objectif stratégique :	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.*
Incidences financières :	S/O.
Références :	Résolution A42-26 de l'Assemblée de l'OACI, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*, 2025 Doc 9082, *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, 10e édition*, 2024 Doc 8632, *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* *ACI World Airport Traffic Forecasts 2025–2054*, 2026 *ACI Global Airport Capital Expenditure (CAPEX) Needs 2026–2055*, 2026 *ACI World Airport Economics Report, 2016*, 2026 *ACI Airport Development Models*, 2026 *ACI Airport Development Concession Agreements: Global Approaches and Guidelines for Public-Private Partnerships*, 2025 *ACI Creating Fertile Grounds for Private Investment in Airports, Policy Brief*, 2018

1. INTRODUCTION

1.1 Les aéroports sont des actifs stratégiques et des entreprises commerciales qui jouent un rôle fondamental en favorisant la connectivité, le commerce, le tourisme et le développement économique. Pour pérenniser ces avantages, ils doivent préserver leur viabilité financière et demeurer capables d'attirer les investissements à long terme nécessaires au développement, à la modernisation et à l'accroissement des infrastructures aéroportuaires.

1.2 La résolution A42-26 de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) prie instamment les États « *d'établir une bonne gouvernance, par exemple en créant des cadres institutionnels, juridiques et réglementaires propices »,* et les encourage à *« établir un environnement d'investissement transparent, stable et prévisible afin d'appuyer le développement d'infrastructures aéronautiques, par exemple en attirant la participation d'acteurs intéressés, en diversifiant les sources d'investissement et en rehaussant le rôle du secteur privé, en encourageant notamment les investissements privés, les réformes commerciales, les initiatives de financement privées, le partenariat public-privé et autres mesures d'incitation* ».

1.3 La *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) dispose que les redevances d'aéroport constituent le principal moyen de recouvrer les coûts liés à la fourniture d'installations et de services aéroportuaires et de soutenir le développement d'infrastructures aéroportuaires. Toutefois, dans de nombreux États, l'application irrégulière des principes de l'OACI relatifs à l'établissement des redevances limite la capacité des aéroports à recouvrer leurs coûts et à financer l'investissement à long terme dans les infrastructures. Cette situation entrave le développement des infrastructures et limite la capacité des aéroports à répondre à la demande future et à soutenir la connectivité, le développement économique ainsi que des avantages plus larges pour la société.

1.4 Selon les prévisions de la demande à long terme du Conseil international des aéroports (ACI) World, le trafic mondial de passagers devrait presque doubler d'ici le milieu des années 2040 par rapport aux niveaux de 2025. Répondre à cette croissance à long terme de la demande exigera des investissements substantiels dans les infrastructures aéroportuaires.

1.5 Dans son étude sur les besoins mondiaux en dépenses en immobilisations (CAPEX) des aéroports pour la période de 2026 à 2055, l'ACI estime que les aéroports auront besoin d'environ 4,1 billions d'USD de dépenses d'investissement d'ici 2055, ce qui souligne l'importance de politiques favorables et de cadres réglementaires stables et prévisibles pour l'investissement à long terme dans les infrastructures aéroportuaires et leur financement. Ceux-ci comprennent une supervision économique proportionnée, une imposition juste et transparente, la libéralisation de l'accès aux marchés et l'accroissement de la connectivité.

2. INVESTISSEMENT DANS LES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES : BESOINS ET FINANCEMENT

2.1 Les aéroports du monde entier devraient avoir besoin d'environ 4,1 billions d'USD de dépenses d'investissement sur la période allant jusqu'à 2055 pour répondre à la demande de passagers à long terme grâce à l'expansion des capacités, la modernisation des actifs et leur renouvellement. Les besoins en investissements sont répartis dans toutes les régions, témoignant des disparités dans les prévisions de la demande de passagers, les besoins en capacités aéroportuaires et les besoins de développement des infrastructures. La région Asie-Pacifique devrait avoir besoin d'environ 1,55 billions USD, suivie de l'Amérique du Nord (1,27 billions USD), de l'Europe (0,75 billions USD), du Moyen-Orient (0,23 billions USD), de l'Amérique latine et des Caraïbes (0,18 billions USD) et de l'Afrique (0,14 billions USD).

2.2 Les dépenses d'investissement aéroportuaires visent à la fois des projets aéroportuaires en site vierge (*greenfield*) et des projets aéroportuaires dans des installations existantes (*brownfield*). L'investissement dans des projets aéroportuaires en site vierge, estimé à 0,35 billions d'USD, finance le développement de nouvelles infrastructures aéroportuaires pour répondre à la demande de passagers à long terme, tandis que l'investissement dans des projets aéroportuaires dans des installations existantes, évalué à 3,77 billions d'USD, finance le développement, la modernisation et la réhabilitation d'infrastructures aéroportuaires existantes. L'équilibre entre ces deux types d'investissement varie selon les régions en fonction de la maturité des réseaux aéroportuaires, des besoins en capacités aéroportuaires et des priorités de développement.

2.3 Les aéroports sont des entreprises commerciales qui génèrent des revenus principalement à partir de deux sources : les activités aéronautiques et les activités non aéronautiques. Les recettes aéronautiques, tirées principalement des redevances d'aéroport, représentent la plus grande part des revenus aéroportuaires à l'échelle mondiale, comptant pour environ 54 pour cent du total des revenus. Les recettes non aéronautiques, issues des activités commerciales, en représentent environ 37 pour cent. Les recettes hors exploitation, qui comprennent notamment les intérêts créditeurs, les subventions et contributions, ainsi que les ventes de terrains ou d'actifs, comptent pour les 9 pour cent restants du total des revenus.

2.4 La *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) définit une redevance d'aéroport comme « *un prélèvement conçu et utilisé dans le but précis de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile* ». Les redevances d'aéroport constituent donc le mécanisme principal de financement du développement aéroportuaire, permettant aux aéroports de recouvrer leurs coûts d'exploitation, leur amortissement et le service de leur dette, tout en assurant leur viabilité financière et le financement de leurs investissements à long terme.

2.5 Compte tenu de la longueur des cycles de planification et d'investissement des projets d'infrastructures aéroportuaires, le Doc 9082 prévoit que le préfinancement de projets par le mécanisme des redevances d'aéroport peut être admis dans des circonstances spécifiques pour faciliter le financement des investissements à long terme de grande envergure, sous réserve d'une supervision économique efficace et transparente, d'une consultation des usagers et de garanties comptables appropriées. Le préfinancement peut réduire la dépendance à l'égard d'autres sources de capitaux et les coûts de financement connexes, ce qui favorise le développement des infrastructures en temps opportun.

2.6 Les recettes non aéronautiques constituent une source de plus en plus importante pour le financement des infrastructures aéroportuaires. Selon la méthode de la double caisse et la méthode de la caisse hybride, les revenus commerciaux (non aéronautiques) sont entièrement ou partiellement exclus de la détermination des redevances d'aéroport et sont conservés par l'aéroport, ce qui stimule le développement commercial, la viabilité financière et l'investissement dans les infrastructures aéroportuaires. Selon la méthode de la caisse unique, les revenus commerciaux sont intégralement pris en compte lors de la détermination des redevances d'aéroport, servant de fait à compenser les redevances aéronautiques plutôt qu'à financer les investissements futurs dans les infrastructures.

2.7 Les analyses de l'ACI indiquent une transition mondiale continue vers la méthode de la double caisse et la méthode de la caisse hybride, leur part dans le trafic mondial de passagers étant passée d'environ 60 pour cent à 76 pour cent au cours de la dernière décennie. L'Europe en offre une parfaite illustration, avec 84 pour cent du trafic de passagers relevant de ces méthodes. De plus, 42 pour cent des aéroports commerciaux font l'objet d'une participation du secteur privé, ce qui représente environ 81 pour cent du trafic régional de passagers[2]. Ces tendances traduisent l'évolution des aéroports en entreprises commerciales et démontrent que les cadres réglementaires axés sur le marché constituent des moyens plus efficaces d'encourager le financement à long terme des infrastructures aéroportuaires et la participation du secteur privé.

3. MODÈLES DE DÉVELOPPEMENT AÉROPORTUAIRE

3.1 Les infrastructures aéroportuaires peuvent être développées selon divers modes de propriété, de gouvernance et de financement, notamment la propriété et l'exploitation publiques, la propriété publique d'infrastructures aéroportuaires transformées en sociétés, la propriété privée, et la participation du secteur privé par des accords de concession pour le développement aéroportuaire ou d'autres arrangements de partenariat public-privé (PPP). La participation du secteur privé peut prendre diverses formes, notamment des contrats de gestion, des modèles de construction, exploitation et transfert (BOT), ainsi que des arrangements de vente commerciale ou de bail.

3.2 Alors que les besoins d'investissements dans les infrastructures aéroportuaires continuent de croître, les gouvernements, ayant compris que le seul financement public s'avère souvent insuffisant pour financer le développement aéroportuaire, envisagent de plus en plus la participation du secteur privé comme solution pour mobiliser des capitaux, de l'expertise opérationnelle et de l'innovation. Aujourd'hui, plus de 850 aéroports dans plus de 90 pays, représentant environ 49 pour cent du trafic mondial de passagers, font appel, sous une forme ou une autre, à la participation du secteur privé.

3.3 Il est indispensable que les gouvernements rendent possible et incitent l'investissement à long terme dans les infrastructures aéroportuaires en mettant en place des cadres institutionnels, juridiques

[2] ACI World Airport Economics Report, 2016, 2026.

et réglementaires, créant ainsi un climat d'investissement transparent, stable et prévisible, propre à attirer les capitaux publics et privés.

4. LEVIERS POLITIQUES POUR L'INVESTISSEMENT ET LE FINANCEMENT DE LONGUE DURÉE DANS LES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES

4.1 La résolution A42-26 de l'Assemblée de l'OACI souligne l'importance de promouvoir un climat d'investissement transparent, stable et prévisible afin de faciliter le financement des infrastructures de transport aérien, appuyé par des cadres institutionnels, juridiques et réglementaires appropriés, par la diversification des sources de financement et, le cas échéant, par la participation du secteur privé. En accord avec ces principes, plusieurs leviers politiques soutiennent l'investissement et le financement de longue durée dans les infrastructures aéroportuaires.

4.2 La supervision économique, là où elle est requise, doit être adaptée à la situation de l'aéroport, proportionnée, transparente et efficace, conformément à la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082). Elle doit permettre aux aéroports de recouvrer leurs coûts, d'obtenir un rendement raisonnable des capitaux investis et de soutenir le développement à long terme des infrastructures.

4.3 L'imposition doit rester juste, équitable, transparente et non discriminatoire, conformément à la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632). Une distinction claire entre les taxes et les redevances doit être maintenue afin de soutenir l'investissement, la connectivité et une croissance durable. D'autres recommandations de politique figurent dans la note de travail de l'ACI sur l'évolution de la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*.

4.4 La libéralisation, la connectivité et l'accès aux marchés constituent des leviers majeurs du tourisme et du développement économique. La libéralisation se traduit par un accès aux marchés formalisé par des accords bilatéraux qui éliminent les restrictions au transport aérien entre les États. Un accroissement de la connectivité, de la concurrence et de la croissance du trafic renforce la viabilité commerciale des infrastructures aéroportuaires et soutient l'investissement et le financement de longue durée.

5. CONCLUSION

5.1 En tant qu'actifs stratégiques et entreprises commerciales, les aéroports doivent préserver leur viabilité financière et être en mesure de financer leur développement pour répondre à la demande future du transport aérien.

5.2 Les politiques existantes de l'OACI fournissent une base solide pour l'investissement et le financement de longue durée dans les infrastructures aéroportuaires. Leur mise en œuvre systématique, appuyée par des cadres juridiques et réglementaires stables, prévisibles et transparents, une supervision économique proportionnée et efficace, ainsi que des modèles de gestion aéroportuaire commercialement viables, renforcera la viabilité financière des aéroports et incitera à l'investissement à long terme.

5.3 Le renforcement de ces conditions favorables soutiendra le développement sûr, sécurisé, efficace et économiquement viable de l'aviation civile internationale, accroîtra la connectivité mondiale et maximisera les avantages économiques et sociaux du transport aérien pour les États.

— FIN —