



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

Point 2.1 : Intégrer l'aviation civile dans les plans nationaux de développement et d'investissement

RENFORCEMENT DE LA VIABILITÉ FINANCIÈRE DES PETITS AÉROPORTS ET DES AÉROPORTS RÉGIONAUX

(Note présentée par le Conseil international des aéroports [ACI] et les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les petits aéroports et les aéroports régionaux assurent une connectivité essentielle et contribuent largement au développement économique régional, au commerce, au tourisme et à l'inclusion sociale. Bon nombre d'entre eux sont situés dans des pays les moins avancés (PMA), des pays en développement sans littoral (PDSL) et des petits États insulaires en développement (PEID), où le transport aérien est indispensable au développement socio-économique. Toutefois, beaucoup font face à des difficultés financières structurelles et chroniques qui limitent leur viabilité financière à long terme.

Conformément à la résolution A42-26 de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le renforcement de la viabilité financière à long terme des petits aéroports et des aéroports régionaux exige des cadres institutionnels, juridiques et réglementaires propices, ainsi qu'un climat d'investissement transparent, stable et prévisible. Il requiert également l'intégration des infrastructures aéronautiques dans les plans nationaux de développement et d'investissement, ainsi que des approches de financement diversifiées, notamment la participation du secteur privé, le financement mixte et les réseaux d'aéroports.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) réaffirmer le principe selon lequel les petits aéroports et les aéroports régionaux constituent des actifs stratégiques qui assurent une connectivité essentielle et procurent d'importants avantages socio-économiques ;
- b) encourager les États à intégrer les petits aéroports et les aéroports régionaux dans leurs plans nationaux de développement et d'investissement, afin de veiller à ce que les besoins en infrastructures aéroportuaires soient pris en compte dans les priorités nationales en matière de transport, d'économie, d'infrastructures et de financement ;
- c) encourager les États à établir des cadres institutionnels, juridiques et réglementaires propices ainsi qu'un climat transparent, stable et prévisible afin de faciliter le financement diversifié et

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

l'investissement de longue durée dans les petits aéroports et les aéroports régionaux, conformément à la résolution A42-26 de l'Assemblée de l'OACI ; d) encourager les États à soutenir, le cas échéant, les réseaux d'aéroports, la participation du secteur privé et le financement mixte en tant qu'approches de financement complémentaires, afin de permettre la viabilité financière à long terme des petits aéroports et des aéroports régionaux et de préserver une connectivité essentielle.	
<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>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Résolution A42-26 de l'Assemblée de l'OACI : <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien, 2025</i> <i>ACI Airport Development Concession Agreements, 2025</i> <i>ACI Airport Development Models, 2026</i> <i>ACI Policy Brief: Airport Networks and the Sustainability of Small Airports, 2019</i> <i>ACI World Airport Traffic Report, 2026</i> <i>ACI World Airport Economics Report, 2026</i> <i>ACI World Airport Traffic Forecasts 2025–2054, 2026</i> <i>Doc 9082 de l'OACI : Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, 10^e édition, 2024</i> <i>ATAG, Aviation: Benefits Beyond Borders – Regional Analyses</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Les aéroports génèrent de puissants effets multiplicateurs : l'emploi (direct, indirect et induit), des effets catalyseurs du commerce et du tourisme, ainsi que le développement de chaînes d'approvisionnement dont le rayonnement dépasse largement le cadre de l'aéroport. Les économies régionales dépendent souvent de liaisons aériennes fiables pour les investissements, le fret urgent et les flux de visiteurs. Les aéroports, en particulier les petits aéroports et les aéroports régionaux, procurent également des avantages sociaux essentiels en assurant l'accès des communautés éloignées et isolées, en renforçant la cohésion territoriale et en facilitant l'accès aux services essentiels, notamment la santé, l'éducation et les interventions d'urgence. Les nouvelles formes de mobilité aérienne pourraient élargir davantage le rôle de ces aéroports en créant de nouvelles possibilités de connectivité régionale et d'apport.

1.2 Les infrastructures aéroportuaires se caractérisent par une forte intensité de capital, des cycles d'investissement périodiques et de longs délais de récupération. Les chaussées côté piste, les aérogares, les systèmes de sécurité et de sûreté ainsi que la protection de l'environnement exigent d'importantes mises de fonds initiales ; les phases de planification et de construction sont longues ; les rendements n'interviennent généralement qu'après l'atteinte d'un niveau de trafic suffisant pour couvrir l'amortissement, le service de la dette et les coûts d'exploitation. Par conséquent, les flux de trésorerie des aéroports sont souvent différés par rapport au risque d'investissement initial.

1.3 Les États cherchent de plus en plus à ne pas se limiter au financement public traditionnel pour répondre aux besoins croissants d'investissements dans les infrastructures aéroportuaires. Différents degrés d'exploitation commerciale, de privatisation et de partenariats public-privé (PPP) sont envisagés pour mobiliser des capitaux, de l'expertise et des gains d'efficacité opérationnelle. Dans ce contexte, la résolution A42-26 de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*, « prie instamment

les États membres d'établir une bonne gouvernance, par exemple en créant des cadres institutionnels, juridiques et réglementaires propices» et «encourage les États membres 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».

2. RÔLE DES PETITS AÉROPORTS ET DES AÉROPORTS RÉGIONAUX ET ÉCONOMIES D'ÉCHELLE

2.1 Les définitions des petits aéroports et des aéroports régionaux varient selon les juridictions et reposent généralement sur le trafic de passagers, la fonction de l'aéroport ou des objectifs de politique publique. Aux fins de la cohérence de l'analyse, la présente note adopte la définition du Conseil international des aéroports (ACI), selon laquelle ces aéroports voient embarquer et débarquer cinq millions de passagers par an ou moins. Bon nombre de ces aéroports sont situés dans des pays les moins avancés (PMA), des pays en développement sans littoral (PDSL) et des petits États insulaires en développement (PEID), où le transport aérien est indispensable à la connectivité, au commerce, au tourisme et au développement socio-économique.

2.2 Selon l'analyse *Aviation: Benefits Beyond Borders*² du Groupe d'action du transport aérien (ATAG), le transport aérien génère 2 millions d'emplois et contribue au produit intérieur brut (PIB) à hauteur de 46 milliards d'USD dans les petits États insulaires, ce qui équivaut à 8,7 pour cent de l'emploi total et 12,8 pour cent du PIB. Dans les pays en développement sans littoral, il génère 2,9 millions d'emplois et contribue au PIB à hauteur de 24 milliards d'USD.

2.3 Les données de l'ACI indiquent qu'environ 90 pour cent des aéroports du monde entier voient embarquer et débarquer cinq millions de passagers par an ou moins, ce qui met en relief l'importance structurelle des petits aéroports et des aéroports régionaux au sein du réseau aéroportuaire mondial.

2.4 Les résultats financiers des aéroports sont étroitement liés à leur taille. Les volumes de trafic limités des petits aéroports et des aéroports régionaux restreignent leur capacité à réaliser des économies d'échelle. Les coûts fixes, y compris l'amortissement, le service de la dette, les effectifs de base et les exigences obligatoires en matière de sécurité et de sûreté, ne varient pas proportionnellement aux volumes de trafic.

2.5 Ces caractéristiques structurelles se répercutent sur la viabilité financière des aéroports. Les aéroports qui voient embarquer et débarquer moins de cinq millions de passagers par an supportent des coûts unitaires nettement plus élevés que les grands aéroports, les coûts les plus élevés étant enregistrés parmi les aéroports qui accueillent moins d'un million de passagers par an. Les aéroports qui accueillent moins d'un million de passagers par an constituent également la seule catégorie de taille d'aéroport dont la rémunération du capital est négative. Plus de 60 pour cent des aéroports accueillant moins d'un million de passagers par an ont enregistré des pertes nettes en 2024, une proportion qui atteint environ 80 pour cent lorsque les revenus hors exploitation sont exclus. Pour de nombreux aéroports qui voient embarquer et débarquer moins de cinq millions de passagers par an, les subventions, contributions et autres revenus hors exploitation demeurent donc absolument nécessaires au maintien de leur viabilité financière et à la préservation de la connectivité aérienne.

2 ATAG, [abbb2024_small-island-states.pdfabbb2024_ildcs.pdf](#)

2.6 Les prévisions de trafic à long terme indiquent que de nombreux petits aéroports et aéroports régionaux, en particulier ceux qui desservent des communautés insulaires, continueront de faire face à des contraintes de croissance structurelles. L’ACI table sur une croissance annuelle des passagers de 2,3 pour cent pour les États et territoires insulaires du Pacifique et de 1,8 pour cent pour les pays et territoires des Caraïbes, soit des taux inférieurs à la moyenne mondiale de 3,0 pour cent. Ces prévisions confirment la nécessité de disposer de cadres politiques propices et d’approches de financement diversifiées pour garantir la viabilité financière à long terme des petits aéroports et des aéroports régionaux.

3. POLITIQUE MONDIALE : RÉOLUTION A42-26 DE L’ASSEMBLÉE DE L’OACI

3.1 La résolution A42-26 de l’Assemblée de l’OACI, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l’OACI dans le domaine du transport aérien*, prie instamment les États membres d’établir une bonne gouvernance, par exemple en créant des cadres institutionnels, juridiques et réglementaires propices, d’adopter une démarche fondée sur les données, et d’assurer la coopération et la prise de décisions compatibles entre les services de transport et les autres ministères aux portefeuilles connexes, afin de créer un élan solide qui encouragera les investissements dans l’infrastructure aéronautique.

3.2 La résolution encourage également les États membres 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, notamment par les investissements privés, les réformes commerciales, les initiatives de financement privées, le partenariat public-privé et divers mécanismes d’incitation.

4. PARTICIPATION DU SECTEUR PRIVÉ ET RÉSEAUX D’AÉROPORTS : APPROCHES DE FINANCEMENT POUR LES PETITS AÉROPORTS ET LES AÉROPORTS RÉGIONAUX

4.1 Conformément à la résolution A42-26 de l’Assemblée de l’OACI, les États sont encouragés à établir un environnement d’investissement transparent, stable et prévisible afin d’appuyer le développement d’infrastructures aéroportuaires en diversifiant les sources d’investissement et en rehaussant le rôle du secteur privé.

4.2 La participation du secteur privé englobe divers arrangements allant des contrats de gestion et de bail aux concessions et aux cessions partielles ou totales, ce qui correspond à des niveaux croissants d’investissement privé, de responsabilité opérationnelle et de transfert de risques.

4.3 Pour les petits aéroports et les aéroports régionaux dont la viabilité commerciale est limitée, le financement mixte peut associer les fonds publics et les investissements privés afin d’améliorer la bancabilité des projets et de faciliter le développement à long terme des infrastructures lorsque le seul financement commercial peut s’avérer insuffisant.

4.4 La participation du secteur privé est désormais bien établie à l’échelle mondiale. Plus de 850 aéroports dans plus de 90 pays font appel, sous une forme ou une autre, à la participation du secteur privé, ce qui représente 49 pour cent du trafic mondial de passagers. L’Europe ainsi que l’Amérique latine et les Caraïbes en sont le parfait exemple, avec respectivement environ 42 pour cent et 56 pour cent des aéroports commerciaux enregistrant une participation du secteur privé. Dans les deux régions, ces aéroports accueillent environ 81 pour cent du trafic régional de passagers³.

³ ACI Airport Development Concession Agreements, 2025

4.5 L’ACI met également en avant l’utilité des réseaux d’aéroports, à savoir deux aéroports ou plus au sein d’un État exploités sous une structure unique de propriété, de gestion, de cadres financiers et de contrôle, pour maintenir l’exploitation des aéroports qui ne sont pas financièrement viables, mais qui assurent une connectivité essentielle et procurent d’importants avantages socio-économiques.

4.6 Les réseaux d’aéroports représentent un modèle d’exploitation éprouvé pour soutenir la viabilité à long terme des petits aéroports et des aéroports régionaux. Selon l’ACI, 78 pour cent des États membres de l’OACI ont mis en place une forme de regroupement d’aéroports, tandis que 55 pour cent des aéroports de la planète appartiennent à de telles structures. Fait marquant, 56 pour cent de l’ensemble des petits aéroports du monde sont exploités au sein de réseaux d’aéroports⁴.

4.7 Les réseaux d’aéroports génèrent des économies d’échelle et d’envergure en mettant en commun la gestion, les acquisitions, l’administration, le financement et les activités commerciales. Ils permettent également des subventions croisées des grands aéroports vers les plus petits, ce qui contribue à préserver une connectivité essentielle et à maintenir l’exploitation d’aéroports qui ne seraient pas viables financièrement s’ils étaient gérés de manière isolée.

5. CONCLUSION

5.1 Les petits aéroports et les aéroports régionaux constituent des actifs stratégiques au service de la connectivité, du développement économique et de l’inclusion sociale. Répondre à leurs défis financiers structurels exige une planification nationale intégrée, des cadres institutionnels, juridiques et réglementaires propices, ainsi que des approches de financement diversifiées. Les réseaux d’aéroports, la participation du secteur privé et le financement mixte peuvent renforcer la viabilité financière à long terme des petits aéroports et des aéroports régionaux tout en préservant une connectivité essentielle.

— FIN —

⁴ ACI Policy Brief: Airport Networks and the Sustainability of Small Airports, 2019