



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

RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE, COÛTS DES INFRASTRUCTURES ET FINANCEMENT DES AÉROPORTS ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANSP)

(Note présentée par l'Association du transport aérien international – IATA)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le transport aérien dépend d'infrastructures aéroportuaires et de navigation aérienne efficaces. Depuis la Sixième conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), les redevances d'utilisation ont continué d'augmenter dans plusieurs marchés, tandis que les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) ont adopté des modèles de propriété et de financement de plus en plus variés.

Bien que ces développements puissent faciliter les investissements, les aéroports et les fournisseurs ANSP continuent de fonctionner avec un important pouvoir de marché, et les usagers ont peu de solutions de rechange. Une réglementation économique efficace demeure essentielle pour assurer l'efficacité du marché et la conformité aux principes de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* ([Doc 9082](#)) (la relation avec les coûts, la transparence, la consultation des usagers et la non-discrimination). La réglementation économique est à la fois un prérequis et un facilitateur pour le développement d'infrastructures durables et adaptées, en fournissant des règles prévisibles et une répartition claire des risques et en soutenant des infrastructures efficaces, basées sur la demande et abordables. La consultation n'est pas suffisante à elle seule. La transparence, l'examen indépendant et des protections réglementaires applicables sont essentiels.

Suite à donner : la Conférence est invitée à prendre acte des actions décrites à la section 4 et à les adopter.

<i>Objectif stratégique :</i>	La présente note 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

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

<i>Références :</i>	Doc 9082 – <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i>
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 Les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) fournissent des infrastructures essentielles à la connectivité, au commerce, au tourisme et au développement économique. Toutefois, dans plusieurs cas, ils fonctionnent dans des conditions de faible concurrence et possèdent un pouvoir de marché considérable. Cela fait en sorte que les négociations commerciales ordinaires entre fournisseurs et clients peuvent être insuffisantes. Par contraste, les compagnies aériennes, en tant qu'usagers de ces infrastructures, opèrent dans des marchés hautement compétitifs et avec de faibles marges bénéficiaires, ce qui limite leur capacité d'absorber des augmentations de redevances inefficaces ou injustifiées. Cela renforce la nécessité de redevances liées aux coûts et d'infrastructures efficaces, soumises à une surveillance efficace. L'absence de mécanismes efficaces de surveillance est ultimement nuisible au transport aérien et compromet l'abordabilité, la connectivité et les bienfaits économiques du transport aérien.

1.2 Depuis la Sixième conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), plusieurs États ont adopté de nouvelles dispositions sur la propriété, la concession et le financement pour soutenir le développement et la modernisation des infrastructures. Bien que ces approches puissent faciliter les investissements et améliorer les services, elles n'éliminent pas la nécessité de mesures de protection pour faire en sorte que les usagers et les clients reçoivent des services efficaces, abordables et de haute qualité. Les politiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) établissent des principes internationalement reconnus, notamment la relation aux coûts, la transparence, la non-discrimination et la consultation. Ces principes demeurent appropriés et pertinents. Toutefois, leur application demeure inégale et il faut mettre davantage d'accent sur la bonne surveillance économique pour que le développement des infrastructures et les décisions relatives aux redevances demeurent alignés sur les intérêts des usagers et la croissance durable de la connectivité aérienne.

2. DISCUSSION

2.1 Réglementation économique

2.1.1 Une réglementation économique efficace exige davantage qu'un examen des procédures. Un examen en profondeur de la rentabilité, des rendements raisonnables, de la répartition des risques et de la justification des investissements est essentiel pour faire en sorte que les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne répondent bien aux besoins du marché, et que les décisions d'investissement demeurent alignées sur les exigences opérationnelles, la demande et les besoins des usagers.

2.1.2 Des autorités de réglementation indépendantes devraient avoir les pouvoirs, les ressources et l'autonomie nécessaires pour examiner les coûts, évaluer les plans d'investissement, surveiller les performances, promouvoir la transparence et tenir des consultations sérieuses auprès des usagers. Cela comprend, au besoin, le pouvoir d'ajuster le degré d'examen réglementaire ou d'appliquer des mesures pour corriger les manquements du marché.

2.1.3 Une réglementation efficace profite aux usagers en fournissant des protections contre les coûts inefficaces ou excessifs, tout en assurant la prévisibilité et la durabilité pour les fournisseurs d'infrastructures et les investisseurs. La réglementation doit demeurer efficace, quels que soient la structure de propriété, le modèle de financement ou les accords de concession. Les cadres réglementaires devraient

être établis avant la privatisation, la concession ou les modifications de propriété puisque les protections négociées après que les investisseurs ont fixé le prix de leurs actifs pourraient être plus difficiles à mettre en place et être perçues comme altérant la proposition d'investissement. Une réglementation économique adéquate devrait protéger les intérêts des États, des usagers et des consommateurs et ne devrait pas être considérée comme un élément négociable dans les discussions avec des investisseurs potentiels.

2.2 Coûts des infrastructures, investissements et financement

2.2.1 Les investissements en infrastructures demeurent nécessaires pour soutenir la demande future, la résilience, la capacité et la qualité des services. Les investissements financés par des redevances d'utilisation devraient être justifiés par la demande, soutenus par une sérieuse analyse de rentabilité, obtenus de façon efficiente et échelonnés de façon appropriée.

2.2.2 Un examen approprié des plans d'investissement aide à faire en sorte que les dépenses demeurent proportionnées aux exigences opérationnelles et que les usagers ne soient pas exposés à des coûts associés aux investissements inefficients, aux actifs sous-utilisés ou aux dépenses inutiles.

2.2.3 Les aéroports et les fournisseurs ANSP devraient pouvoir recouvrer efficacement les coûts encourus et générer un rendement raisonnable sur l'investissement. Ce rendement devrait demeurer cohérent avec le recouvrement efficace des coûts, la distribution appropriée du risque et les principes qui sous-tendent la réglementation économique.

2.2.4 La réglementation économique devrait donc être perçue non pas comme une barrière à l'investissement, mais comme un cadre qui soutient le développement d'infrastructures efficientes, prévisibles et durables, tout en renforçant la confiance parmi les usagers et les investisseurs. L'examen réglementaire des options et des plans d'investissement devrait inclure les résultats escomptés en termes de capacité, de résilience, d'efficacité et de qualité des services, tout en surveillant les résultats après livraison pour s'assurer que les usagers reçoivent les bienfaits associés aux redevances qu'ils paient.

2.3 Propriété, consultation et transparence

2.3.1 La participation du secteur public, les modèles de concession et les arrangements financiers alternatifs peuvent contribuer positivement au développement des infrastructures en facilitant l'accès au capital, à l'expertise et aux améliorations opérationnelles. Le succès, cependant, dépend de l'existence d'un cadre de réglementation économique efficace.

2.3.2 Les États devraient s'assurer que les arrangements réglementaires appropriés sont établis ou renforcés avant de mettre en œuvre des changements importants touchant la propriété, la concession ou les opérations. Cette approche favorise la confiance des investisseurs tout en protégeant les intérêts des usagers et en préservant l'efficacité de la réglementation.

2.3.3 Les contrats de concession, les ententes commerciales ou les arrangements de propriété ne devraient pas empêcher les États ou les organismes de réglementation d'appliquer les principes de tarification de l'OACI, d'examiner les coûts et les investissements, ou de protéger les usagers et les consommateurs là où il existe une puissance de marché.

2.3.4 Une consultation significative demeure un élément fondamental de la politique de l'OACI. Les usagers devraient recevoir l'information pertinente en temps opportun et devraient avoir une véritable possibilité de contribuer aux décisions importantes relatives aux investissements et aux redevances avant qu'elles soient définitives.

2.3.5 La répartition transparente des coûts, les modalités de gouvernance claires et la surveillance efficace favorisent la reddition de comptes et la confiance dans le financement des infrastructures et les décisions d'investissement.

2.3.6 Les mécanismes de financement devraient être conformes aux principes de relation avec les coûts, de transparence et de responsabilité. Il faut être prudent quand les arrangements de financement transfèrent aux usagers des risques financiers disproportionnés.

2.3.7 Le préfinancement ne doit être permis que dans des cas exceptionnels et justifiés, lorsque cela est strictement nécessaire. Le préfinancement ne devrait pas transférer indûment le risque des fournisseurs d'infrastructure aux usagers. Il devrait être justifié, limité dans le temps, transparent et faire l'objet de consultations significatives et d'une réglementation indépendante. Les usagers et les consommateurs ne devraient pas supporter des risques indus causés par des investissements futurs incertains, retardés ou spéculatifs.

3. CONCLUSION

3.1 Une réglementation économique efficace demeure essentielle pour que les infrastructures aéroportuaires et de navigation aérienne soient efficaces, et que les redevances demeurent proportionnelles aux coûts, transparentes et conformes aux principes de l'OACI. Ces principes ne sont efficaces que si les États assurent une surveillance économique indépendante et dotée de ressources adéquates, capable d'examiner les coûts, les investissements, la qualité, le rendement et la répartition des risques. La réglementation économique n'est pas facultative lorsque les aéroports et les ANSP possèdent un important pouvoir de marché. C'est un mécanisme par lequel les principes de l'OACI sur les redevances sont mis en œuvre en pratique afin que les investissements en infrastructures soient efficaces, que les redevances soient proportionnelles aux coûts, que les usagers soient consultés et que les bienfaits de la connectivité aérienne soient préservés.

3.2 La Conférence devrait encourager une mise en œuvre plus forte des principes de l'OACI sur les redevances plutôt que le développement de nouveaux principes. Cela devrait inclure des attentes plus claires quant aux cadres nationaux de surveillance économique et des mécanismes pour évaluer à quel point sont appliqués les principes de transparence, de consultation, de relation avec les coûts, d'efficacité des investissements et de qualité des services. Cela pourrait aussi inclure la surveillance par l'OACI de la mise en œuvre et de la publication de rapports d'activité annuels, par exemple, par les organes de surveillance économique des États.

3.3 Le développement d'infrastructures durables dépend des cadres d'investissement qui établissent un équilibre approprié entre les intérêts des États, des investisseurs, des fournisseurs d'infrastructures et des usagers. La privatisation, les concessions et les arrangements de financement alternatifs peuvent avoir des avantages s'ils sont soutenus par une robuste surveillance économique. La réglementation économique est un prérequis à cet équilibre, et fait en sorte que les investissements soutiennent l'abordabilité, la connectivité, l'efficacité et la croissance à long terme du transport aérien international.

4. SUITE À DONNER

4.1 Les recommandations suivantes sont proposées pour examen par la Conférence :

- a) réaffirmer les principes énoncés dans la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) et presser les États de les mettre en œuvre au moyen d'une robuste surveillance économique ;
- b) demander à l'OACI de surveiller et de soutenir la mise en œuvre efficace des cadres de surveillance économique ;
- c) reconnaître que la réglementation économique efficace, indépendante et dotée de ressources suffisantes est essentielle, quelle que soit la structure de propriété ou de financement ;
- d) encourager la mise en œuvre ou le renforcement des cadres de réglementation économique avant d'introduire des changements substantiels touchant la privatisation, les concessions ou la propriété ;
- e) promouvoir des investissements en infrastructures basés sur la demande et efficacement gouvernés ; et
- f) limiter le préfinancement à des circonstances exceptionnelles, en assurant des protections appropriées.