



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

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

POUR SUIVRE LES INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES ET LE CAPITAL HUMAIN POUR PÉRENNISER LES AVANTAGES DE LA LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN

(Note présentée par le Japon)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Depuis la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), la libéralisation du transport aérien et l'élargissement de l'accès au marché ont fortement contribué à la croissance des réseaux de transport aérien international. La demande de transport aérien devant, selon les prévisions, continuer à croître, l'importance d'investir dans les infrastructures aéronautiques et les ressources humaines devient de plus en plus manifeste.

La présente note de travail propose que la future politique du transport aérien international cible mette l'accent non seulement sur la promotion de la croissance grâce à un élargissement de l'accès au marché, mais aussi sur l'investissement dans les infrastructures aéronautiques et les ressources humaines, ainsi que sur la création d'un environnement propice à cet investissement. À cet égard, la note de travail analyse l'importance de visions de politique à long terme garantissant la prévisibilité, de modèles diversifiés de gestion aéroportuaire, de la coopération entre les parties prenantes, d'une utilisation efficace des infrastructures actuelles et de l'investissement dans les ressources humaines.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) reconnaître que, si la libéralisation du transport aérien et l'élargissement de l'accès au marché continuent de jouer un rôle important dans le développement de l'aviation internationale, il devient de plus en plus essentiel d'investir adéquatement dans les infrastructures aéronautiques et les ressources humaines pour pérenniser les avantages que procure cette croissance ;
- b) reconnaître l'importance de créer un environnement propice aux investissements à long terme dans les infrastructures aéronautiques et les ressources humaines, en rendant l'environnement opérationnel plus prévisible ;
- c) reconnaître qu'il importe de faciliter l'adoption par les États d'approches adaptées à leur situation particulière et d'encourager la coopération entre les pouvoirs publics, les exploitants d'aéroports, les compagnies aériennes et les autres parties prenantes pour promouvoir le développement des infrastructures, l'augmentation des capacités et une utilisation efficace des infrastructures actuelles.

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.*

<i>Incidences financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	Aucune.

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), la libéralisation du transport aérien et l'élargissement de l'accès au marché sont présentés comme des priorités de politique essentielles dans le domaine de l'aviation civile internationale. Au Japon, le développement des réseaux de transport aérien international a été favorisé non seulement par la mise en œuvre de politiques de ciel ouvert, mais aussi par des mesures comme l'augmentation des capacités des grands aéroports, dont ceux de la région métropolitaine de Tokyo, et l'amélioration des systèmes de gestion du trafic aérien.

1.2 La demande mondiale de transport aérien devrait continuer à croître à long terme, le trafic passagers étant censé augmenter, d'ici 2050, d'environ 2,7 fois par rapport à son niveau de 2024. Une croissance particulièrement forte est attendue dans les régions Asie-Pacifique et Moyen-Orient, ce qui souligne davantage l'importance d'investir dans les infrastructures aéronautiques et les ressources humaines pour soutenir cette croissance.

1.3 La présente note de travail vise à lancer le débat sur l'investissement dans les infrastructures aéronautiques et les ressources humaines, en vue de garantir la pérennité à long terme des avantages procurés par la libéralisation du transport aérien.

2. ANALYSE

2.1 Acquis de la libéralisation et nécessaire poursuite des investissements

2.1.1 La libéralisation du transport aérien et l'élargissement de l'accès au marché ont considérablement contribué à la croissance des réseaux de transport aérien international et à l'amélioration du confort des passagers. Au Japon, la connectivité aérienne internationale a été renforcée en mettant en œuvre des politiques de ciel ouvert, parallèlement à des mesures destinées notamment à augmenter les capacités des aéroports métropolitains et à promouvoir l'entrée sur le marché des compagnies aériennes à bas prix. Par conséquent, le nombre de liaisons internationales hebdomadaires a augmenté de 2 649 vols en 2010, année où le Japon a lancé ses politiques de ciel ouvert, à 5 679 vols en fin octobre 2025, soit de plus du double durant cette période.

2.1.2 Face à la hausse du trafic, la poursuite de l'augmentation des capacités dans des aéroports saturés et dans l'espace aérien, ainsi que la mobilisation de ressources humaines suffisantes, sont devenues des enjeux de politique importants. Pour répondre à cette demande croissante, le Japon a mis en œuvre des mesures visant entre autres à augmenter les capacités des aéroports métropolitains, à améliorer les systèmes de gestion du trafic aérien et à assurer un perfectionnement planifié du personnel aéronautique, notamment des pilotes et des mécaniciens. De plus, la reprise et la croissance de la demande de transport aérien après la pandémie de COVID-19 ont mis en exergue la nécessité de disposer d'un personnel suffisant des services d'assistance en escale et de sûreté de l'aviation.

2.1.3 Ces expériences montrent que la croissance engendrée par la libéralisation ne peut être pérennisée qu'en continuant d'investir dans les infrastructures aéronautiques et les ressources humaines. La future politique du transport aérien international devrait donc mettre davantage l'accent non seulement

sur la promotion de la croissance grâce à un accès élargi au marché, mais aussi sur l'investissement dans les infrastructures aéronautiques et les ressources humaines, tout en encourageant la mise en place d'un environnement qui facilite de cet investissement.

2.2 Créer un environnement propice aux investissements à long terme

2.2.1 Une vision de politique à long terme s'appuyant sur des stratégies nationales

2.2.1.1 Les infrastructures aéronautiques, en particulier les aéroports, constituent des immobilisations publiques à long terme qui nécessitent des périodes prolongées de planification, de construction, d'exploitation et de renouvellement, tout en procurant des avantages pendant un grand nombre d'années. Le développement et l'expansion des infrastructures aéronautiques nécessitent donc des investissements soutenus et soigneusement planifiés dans une perspective à long terme.

2.2.1.2 Dans le même temps, la demande de transport aérien peut connaître d'importantes fluctuations à court terme en raison de la conjoncture économique, des pandémies, des catastrophes naturelles et d'autres facteurs externes. Afin de permettre aux exploitants d'aéroports, aux compagnies aériennes et aux investisseurs privés de prendre des décisions d'investissement éclairées à long terme, il importe d'assurer la prévisibilité de l'environnement opérationnel au moyen de cadres de politique stables et à long terme. À cet égard, les États devraient définir clairement l'orientation du développement et de l'exploitation des infrastructures aéronautiques dans leurs stratégies nationales et leurs plans de développement, et fournir des orientations de politique prévisibles et à long terme.

2.2.1.3 Au Japon, les infrastructures aéronautiques sont considérées depuis les années 1960 comme un pilier socio-économique dans les stratégies nationales et les plans de développement globaux, et ont fait l'objet d'un développement continu dans une perspective à long terme. Il a donc été mis en place un éventail diversifié d'infrastructures aéronautiques, qui vont des aéroports servant de principales portes d'entrée internationales à ceux soutenant les communautés locales, et qui constituent de ce fait le socle du réseau de transport aérien japonais. Cette expérience montre que des visions de politique à long terme et un environnement d'investissement prévisible sont importants pour faciliter un développement régulier des infrastructures aéronautiques.

2.2.2 Diversité des modèles de gestion aéroportuaire et coopération entre les parties prenantes

2.2.2.1 Les aéroports présentent des différences considérables en termes de taille, de rôle et de conditions du marché. Si certains aéroports constituent des nœuds clés des réseaux de transport aérien international, d'autres jouent un rôle essentiel dans le soutien aux communautés locales. Le nombre de passagers, les structures de recettes et les possibilités de participation du secteur privé varient également d'un aéroport à l'autre. En conséquence, le Japon recourt à divers modèles de gestion aéroportuaire, notamment des aéroports gérés au niveau national ou local et des aéroports transformés en sociétés, y compris ceux exploités dans le cadre de contrats de concession, ce qui permet de tenir compte des caractéristiques et de la situation propres à chaque aéroport et à chaque région.

2.2.2.2 Quel que soit le modèle de gestion adopté, pour satisfaire la demande future de transport aérien et réaliser les investissements nécessaires ainsi que l'augmentation des capacités, il convient de mobiliser un large éventail de parties prenantes, notamment les pouvoirs publics, les exploitants d'aéroports, les compagnies aériennes et les autorités locales. En particulier, des initiatives telles que l'augmentation des capacités aéroportuaires et le perfectionnement de la main-d'œuvre ne peuvent être menées à bien par une seule entité et doivent être mises en œuvre grâce à la coopération entre plusieurs parties prenantes. Au Japon, ces initiatives ont également été favorisées par une collaboration étroite entre

les parties prenantes concernées. Pour faciliter cette coopération, il importe que les stratégies nationales et les plans de développement définissent clairement l'orientation du développement et de l'exploitation des infrastructures aéronautiques, et partant, permettent aux parties prenantes d'échanger leurs objectifs communs à long terme et de travailler en collaboration, conformément à leurs attributions et responsabilités respectives.

2.2.3 Éléments à prendre en compte pour créer un environnement propice

2.2.3.1 Pour relever le défi de la croissance future de la demande de transport aérien, il faut non seulement investir dans de nouvelles infrastructures, mais aussi exploiter efficacement les infrastructures actuelles et investir dans les ressources humaines qui soutiennent le secteur de l'aviation.

2.2.3.2 Au Japon, la capacité aéroportuaire a été accrue non seulement en développant les pistes et les terminaux, mais aussi en adoptant des mesures comme la révision des procédures de vol et l'amélioration des systèmes de gestion du trafic aérien. Par ailleurs, des efforts sont en cours pour améliorer la capacité d'accueil des passagers grâce à une coordination plus étroite entre les aéroports, les compagnies aériennes et les services de contrôle aux frontières (CIQ), en vue de promouvoir la numérisation à l'échelle de l'aéroport.

2.2.3.3 En outre, dans un contexte d'évolution démographique et de croissance de la demande après la pandémie, le Japon est confronté à des pénuries de personnel dans des domaines comme les services d'assistance en escale et la sûreté de l'aviation. Afin de résoudre ces problèmes, des efforts sont actuellement déployés pour améliorer la productivité en favorisant la numérisation et l'automatisation, et pour renforcer le recrutement et la formation de la main-d'œuvre.

3. CONCLUSION

3.1 La libéralisation du transport aérien et l'élargissement de l'accès au marché ont considérablement contribué au développement de l'aviation internationale. Toutefois, pour pérenniser ces acquis à long terme, il est nécessaire de poursuivre l'investissement dans les infrastructures aéronautiques et les ressources humaines. La future politique du transport aérien international devrait donc intégrer l'investissement dans les infrastructures aéronautiques et les ressources humaines parmi ses principales priorités de politique, tout en continuant à promouvoir l'accès au marché.

3.2 Il est souhaitable que les États définissent clairement le rôle joué par les infrastructures aéronautiques dans leurs stratégies nationales et leurs plans de développement, et qu'ils rendent plus prévisible l'environnement opérationnel en vue de faciliter l'investissement à long terme.

3.3 Il convient que les États recourent à des modalités de gestion aéroportuaire adaptées à leur situation particulière, et créent des conditions permettant aux pouvoirs publics, aux exploitants d'aéroports, aux compagnies aériennes et aux autres parties prenantes de travailler de concert à mettre en place les infrastructures et à réaliser l'augmentation de capacités nécessaires pour faire face à la croissance future de la demande de transport aérien.

3.4 Pour assurer une croissance durable de l'aviation internationale, en plus de développer de nouvelles infrastructures, il importe d'utiliser efficacement les infrastructures actuelles et d'investir dans les ressources humaines.