Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/75
25/9/26

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

PÉRENNISER LES AVANTAGES ÉCONOMIQUES DE LA LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN GRÂCE À UNE CAPACITÉ AÉROPORTUAIRE ADÉQUATE, DES INFRASTRUCTURES MODERNISÉES ET DES CHAÎNES LOGISTIQUES EFFICACES

(Note présentée par l'Arabie saoudite)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Au cours des dernières décennies, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et ses États membres ont continuellement cherché à promouvoir la libéralisation et à accroître la connectivité aux niveaux bilatéral, régional et multilatéral, ainsi qu'à assouplir la réglementation, le tout afin de garantir un accès libéralisé aux marchés et d'accroître la contribution du transport aérien à l'économie dans son ensemble. La poursuite des efforts en faveur de la libéralisation demeure nécessaire, mais cet objectif à lui seul ne suffit pas, compte tenu du fait que le trafic aérien mondial devrait plus que doubler d'ici 2050. L'élargissement de l'accès au marché, l'assouplissement de la réglementation ou l'octroi de droits de trafic supplémentaires ne mèneront pas à la croissance et à la prospérité prévues si, entre autres, la capacité aéroportuaire demeure inadéquate, si les infrastructures, y compris les systèmes de gestion du trafic aérien (ATM), ne sont pas modernisées, et si les chaînes logistiques ne sont pas efficaces, c'est-à-dire capables d'assurer l'acheminement en temps voulu des biens et services. L'augmentation prévue du trafic aérien mettra à dure épreuve la volonté des États de poursuivre la libéralisation ainsi que leur capacité à planifier, à financer et à réaliser des projets d'infrastructure avec la rapidité et à l'échelle nécessaires pour répondre à la demande future. Si les besoins en matière d'infrastructure demeurent insatisfaits ou ne sont comblés qu'en partie, la croissance risque d'être partielle ou inégale, ce qui nuirait à la réalisation des objectifs et des ambitions que vise la libéralisation.

Suite à donner : La Conférence est invitée à adopter les mesures présentées dans la section 3.

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 :	Sans objet

Références :	Résolution A42-26 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien* Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI Conseil international des aéroports. *Global Outlook of Airport Capital Expenditure*, 2021 Rapport annuel de 2026 de l'IATA

1. INTRODUCTION

1.1 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) continue de jouer un rôle de premier plan dans la promotion de la libéralisation grâce à ses éléments indicatifs et au fait qu'elle continue d'encourager les États membres à étoffer davantage les dispositions relatives aux droits de trafic, aux processus de désignation, ainsi qu'à la propriété et au contrôle, par tous les moyens possibles, et aux niveaux bilatéral, régional et multilatéral. Chaque État membre avance au rythme qui lui convient, selon sa situation, et apporte son soutien aux efforts de libéralisation en mobilisant tous les outils et ressources disponibles, tout en maximisant les retombées économiques qui en découlent.

2. ANALYSE

2.1 La présente Conférence se tient à un moment charnière, soit plus de vingt ans après le début de la vague de libéralisation, juste après des chocs externes aux répercussions considérables, et deux décennies avant l'aboutissement du Plan stratégique à l'horizon 2050. Ce constat soulève diverses questions quant à l'efficacité et à la résilience du système et du concept de libéralisation, à leur capacité ou non à concrétiser de telles ambitions, à l'importance ou non de les réaliser en majeure partie dans certaines régions en faisant fi des progrès accomplis dans d'autres, au rôle central que joue ou non la conformité aux prescriptions en matière de sécurité et de sûreté, ainsi qu'à la mesure dans laquelle des objectifs émergents redirigent l'ensemble des ressources et des outils de l'Organisation, malgré d'importantes répercussions financières et économiques potentielles pour le transport aérien.

2.2 Il est impératif de traduire la libéralisation des droits de trafic et l'assouplissement de la réglementation économique en vols, passagers et volumes de fret réels, et de maintenir le rythme face à la croissance prévue jusqu'en 2050. La présente note propose une vision selon laquelle la libéralisation, la capacité aéroportuaire, la modernisation des infrastructures et les chaînes logistiques ne constituent pas des axes stratégiques séquentiels ou distincts, mais des piliers interdépendants de l'objectif stratégique de développement économique du transport aérien au titre du Plan stratégique de l'OACI jusqu'à l'horizon 2050, qui permettent de mobiliser et de stimuler les investissements économiques et financiers nécessaires à la mise en place et à la modernisation des infrastructures.

Difficulté structurelle : les goulets d'étranglement et les décalages donnant lieu à une libéralisation illusoire

2.3 Alors que le trafic aérien mondial devrait plus que doubler d'ici 2050, selon les prévisions prudentes du secteur, il est estimé que des dépenses d'investissement d'environ 2 400 milliards USD seront nécessaires à l'échelle mondiale pour garantir que les infrastructures aéroportuaires pourront soutenir cette croissance au cours des vingt prochaines années. Il ne sera pas facile de mobiliser autant de fonds pour que la libéralisation de l'accès aux marchés se fasse en temps voulu. À cela s'ajoutent des commandes en attente dépassant 17 000 aéronefs (soit l'équivalent de douze années de capacité de production), ce qui accentue les écarts observés et la perception que le rythme auquel se fait la libéralisation est attribuable à un manque de volonté politique.

2.4 La difficulté ne se limite ni à un goulet d'étranglement prévisible, ni à un simple décalage entraînant un retard de croissance. Elle comporte également un risque important de distorsion du marché sous l'effet d'une congestion accrue, d'une dégradation de la qualité des services et d'une réorientation de la connectivité vers des marchés concurrents mieux équipés, ce qui ferait de la libéralisation davantage une réussite illusoire, fondée sur des indicateurs de performance clés, plutôt qu'un véritable essor du marché.

Le coût de l'inaction

2.5 Le coût lié aux difficultés posées par les goulets d'étranglement et par le décalage croissant n'est pas une notion abstraite. Selon des études menées par le secteur, chaque million de passagers non pris en charge se traduit par un manque à gagner d'environ 10 500 emplois et 346 millions USD de produit intérieur brut (PIB). Les conséquences ne seront pas seulement d'ordre financier, bien que leur effet cumulé soit particulièrement préoccupant, mais risquent de compromettre davantage la réalisation de l'objectif stratégique de développement économique du transport aérien au titre du Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI, et le système de libéralisation dans sa forme actuelle.

Stratégie intégrée

2.6 Les réalités exposées dans la présente note incitent à une réflexion sur l'efficacité du système de libéralisation et sur la pertinence de continuer à encourager les États à appliquer des mesures de libéralisation sans mettre à la disposition des investisseurs des mécanismes leur permettant de financer des projets d'infrastructure aéroportuaire et de gestion du trafic aérien (ATM). L'OACI donne le ton de manière exemplaire autant dans le rôle moteur qu'elle joue que dans les efforts qu'elle déploie pour mettre en place une plateforme de mise en relation destinée à faciliter le financement des mesures de réduction des émissions de CO_2 [comme son pôle d'investissement financier (*Finvest Hub*)], afin de réaliser son objectif ambitieux à long terme (LTAG). Il est essentiel de mettre en place un mécanisme de financement des projets d'infrastructure et de modernisation afin de concrétiser l'objectif stratégique de développement économique du transport aérien au titre du Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI.

3. CONCLUSION

3.1 La Conférence est invitée à :

a) demander au Secrétariat de poursuivre ses efforts visant à aider les États membres à lever ls obstacles à l'accès au marché et à la réglementation économique, tout en tenant compte du fait que la réalisation de l'objectif stratégique de développement économique du transport aérien au titre du Plan stratégique de l'OACI à l'horizon 2050 repose sur trois facteurs interdépendants, à savoir la libéralisation, les infrastructures et les chaînes logistiques ;

b) demander au Conseil, avec le soutien de ses organes auxiliaires et des parties concernées, de tirer parti des données disponibles sur les besoins et les lacunes en matière d'infrastructures et de chaînes logistiques lorsqu'il est question de libéralisation, d'accès au marché, de croissance et de contraintes de capacité, afin de garantir la réalisation du Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI ;

c) demander au Conseil de mettre en place un mécanisme permettant de financer des projets d'infrastructure et de modernisation, afin de faire progresser le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI ;

d) prier instamment les États membres à intégrer les projets d'infrastructure dans leurs priorités et stratégies nationales en matière d'aviation.

— FIN —