



NOTE DE TRAVAIL

**SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN
(ATCONF/7)**

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 1: Tour d'horizon des faits nouveaux dans le domaine du transport aérien

**TOUR D'HORIZON DES FAITS NOUVEAUX DANS LE DOMAINE
DU TRANSPORT AÉRIEN**

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note expose dans leurs grandes lignes les principaux faits nouveaux survenus dans le domaine du transport aérien international depuis la [sixième Conférence mondiale de transport aérien \(ATConf/6\)](#), qui s'est tenue en 2013. Elle examine l'évolution du marché, des structures sectorielles, des approches réglementaires et des conditions favorables, et les replace dans le contexte des perspectives à long terme à l'horizon 2050, conformément au Plan stratégique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Elle vise à favoriser une compréhension commune de la situation par les parties prenantes et à poser des jalons ciblés pour l'examen des défis, des enjeux émergents, des priorités futures et des domaines de coopération continue lors de la septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7).

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) prendre note des principales évolutions survenues dans le domaine du transport aérien international depuis la sixième Conférence de transport aérien (ATConf/6) ;
- b) tenir compte des principales tendances et technologies émergentes qui façonnent le secteur ;
- c) encourager les États à prendre en compte, dans leurs approches réglementaires, les enjeux émergents mis en évidence au paragraphe 3.3, et à collaborer avec l'OACI afin d'élaborer des cadres réglementaires économiques adaptés pour soutenir les technologies émergentes ;
- d) encourager les États à apporter leur soutien et leur collaboration à l'OACI pour réaliser les objectifs de son plan stratégique 2026-2050.

<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>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget ordinaire de 2026-2028 et/ou de contributions extrabudgétaires, y compris du Fonds volontaire pour le transport aérien.
<i>Références :</i>	Doc 10009, <i>Sixième Conférence mondiale de transport aérien : La durabilité du transport aérien. Siège de l'OACI, Montréal, 18-22 mars 2013. Développement économique. Rapport.</i>

	Doc 10027, <i>Assemblée, 38^e session. Montréal. 24 septembre-4 octobre 2013.</i> <i>Commission économique. Rapport</i> Doc 10221, <i>Assemblée, 42^e session. Montréal, 23 septembre-3 octobre 2025.</i> <i>Commission économique. Rapport</i> Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI
--	--

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien international a évolué pour devenir un système mondial de coopération économique, fondé sur des principes communs et une coordination institutionnelle dans le cadre de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago), adoptée en 1944 et complétée par des instruments juridiques pertinents de droit aérien dans le domaine commercial¹. Il constitue le socle d'un système interopérable à l'échelle mondiale qui favorise la mobilité, le tourisme, le commerce et les échanges socio-économiques, et qui joue un rôle primordial pour la participation économique et la cohésion sociale de nombreux États et régions.

1.2 Dans ce contexte, l'OACI a organisé des conférences mondiales de transport aérien international depuis la Conférence spéciale de transport aérien de 1977. À ce jour, six conférences mondiales de transport aérien ont été organisées afin d'aborder les défis en constante évolution liés à la réglementation et au marché. La sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), qui s'est tenue en 2013 sur le thème de « *La durabilité du transport aérien* », a marqué une étape décisive dans la modernisation des cadres économiques de transport aérien international. Depuis lors, le contexte opérationnel s'est élargi et est devenu plus complexe et plus vulnérable aux chocs extérieurs, ce qui soulève de nouvelles questions quant au maintien de l'adéquation et de la cohérence des approches politiques existantes.

2. ÉVOLUTION ET PROGRÈS RÉALISÉS DEPUIS L'ATCONF/6

2.1 Résultats stratégiques de l'ATConf/6 et mise en œuvre

2.1.1 La sixième édition de la Conférence a adopté un ensemble cohérent de conclusions et de recommandations visant à moderniser le cadre économique et réglementaire du transport aérien international. Approuvés lors de la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI, ces résultats ont été mis en œuvre dans le cadre d'un programme de travail structuré, dont les progrès ont été présentés aux Assemblées successives, et plus récemment à la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI, qui s'est tenue en 2025.

2.1.2 Sur la base des conclusions et des recommandations de la sixième édition, l'OACI a exécuté un programme de travail coordonné dans le domaine de la réglementation économique du transport aérien international. Les principaux domaines dans lesquels des progrès ont été réalisés sont résumés ci-dessous :

- a) **Accès au marché, propriété et contrôle, et services de fret aérien.** La libéralisation progressive s'est poursuivie dans le cadre d'approches bilatérales, plurilatérales et régionales, conformément à la « *Vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international* » élaborée à la suite de la Conférence ATConf/6 et approuvée par le Conseil et la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI. L'Organisation a

¹ La Convention de Montréal de 1999, la Convention du Cap et le Protocole aéronautique de 2001, ainsi que l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI) de 1944.

soutenu ces efforts par le biais d'un dialogue stratégique et de négociations relatives aux services aériens, notamment dans le cadre des conférences de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN). Les travaux relatifs à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens se sont poursuivis, notamment par l'examen d'un projet de convention sur les investissements étrangers dans les entreprises de transport aérien. Toutefois, les consultations menées à ce jour indiquent que les États préfèrent actuellement régler cette question dans le cadre d'accords bilatéraux, en s'appuyant sur la révision et le renforcement des modèles d'accord OACI sur les services aériens (TASA), comme le prévoit la résolution A42-26 de l'Assemblée. Le fret aérien a également gagné en importance, le dialogue stratégique portant en premier lieu sur la flexibilité opérationnelle, qui a été particulièrement mise en avant pendant la pandémie de COVID-19. La poursuite de la mise en œuvre des cadres multilatéraux, notamment l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, a également contribué à faciliter les opérations internationales et à favoriser le développement des réseaux mondiaux de liaisons aériennes et de la connectivité. Cela étant, il est devenu de plus en plus important d'atteindre l'objectif visant à libéraliser pleinement l'accès au marché, la propriété et le contrôle ainsi que les services de fret aérien pour soutenir l'investissement, l'innovation, l'arrivée de nouvelles technologies et de nouveaux venus sur le marché, ainsi que pour optimiser les retombées socioéconomiques du transport aérien.

- b) **Protection des consommateurs et concurrence loyale.** L'OACI a défini des principes fondamentaux non contraignants en matière de protection des consommateurs, étayés par des études analytiques et un référentiel de pratiques nationales et régionales, qui fournissent des cadres de référence communs tout en offrant une certaine souplesse pour leur mise en œuvre au niveau national. La transparence et la mise en commun de l'information ont également été mis en avant comme étant des outils essentiels pour traiter les questions liées à la concurrence, notamment par le biais du « Recueil OACI des politiques et pratiques en matière de concurrence » et d'échanges réguliers menés dans le cadre de diverses instances de l'OACI, telles que le Symposium OACI sur le transport aérien (IATS) et l'ICAN.
- c) **Imposition, redevances et financement des infrastructures.** L'OACI a poursuivi ses campagnes d'information sur les politiques qu'elle mène en matière d'imposition du transport aérien international et sur les incidences potentielles des redevances non liées à l'aviation, par le biais d'éléments indicatifs et d'un dialogue stratégique. Des travaux se sont poursuivis en parallèle afin d'aider les États à mettre en œuvre les politiques de l'OACI relatives aux redevances aéroportuaires et aux services de navigation aérienne, au recouvrement des coûts et au financement des infrastructures, ainsi qu'à l'examen de mécanismes de financement appropriés pour les fonctions de supervision (voir aussi la note ATConf/7-WP/7).
- d) **Mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI.** Des éléments indicatifs ont été révisés et mis à jour, l'accent continuant d'être mis sur la sensibilisation, le soutien à la mise en œuvre et le renforcement des capacités, afin de remédier aux incohérences dans l'application des politiques de l'OACI entre les États.

2.2 **Autres évolutions majeures du secteur depuis la sixième Conférence mondiale de transport aérien**

2.2.1 Croissance du marché et complexité structurelle. À la suite de la sixième édition, le transport aérien international s'est développé de manière constante, dans un contexte de complexité structurelle accrue et de concentration accélérée du marché. Les modèles économiques des entreprises de transport aérien ont convergé et ont adopté un format hybride face à une concurrence accrue, à la numérisation, et à l'évolution des attentes et des exigences des passagers, tandis que le recours accru aux alliances, aux coentreprises et à d'autres accords commerciaux de coopération a engendré une pression sur les hypothèses bilatérales traditionnelles et posé des défis en matière de supervision réglementaire et de politique en matière de concurrence. En dépit d'une forte croissance du trafic, étayée par l'expansion continue des transporteurs à bas coût et à ultra bas coût et par la diversification croissante des modèles d'exploitation des entreprises de transport aérien, la rentabilité du secteur est restée inégale et structurellement fragile, marquée par des pressions persistantes sur les marges, la volatilité des coûts et d'importantes disparités régionales. Au cours de cette même période, le fret aérien a acquis une plus grande importance stratégique, sous l'effet de l'expansion du commerce électronique transfrontalier et d'une intégration plus poussée dans les chaînes de valeur mondiales. Si ces évolutions ont permis d'améliorer la connectivité, elles ont également mis en évidence des écarts croissants entre l'évolution des marchés, les cadres réglementaires et les capacités institutionnelles.

2.2.2 Perturbations systémiques et résilience de l'écosystème aéronautique. Le transport aérien international a ensuite été confronté à une succession de perturbations mondiales aux effets graves et cumulés. La pandémie de COVID-19 a entraîné un effondrement sans précédent de la demande, des difficultés financières aiguës tout au long de la chaîne de valeur du secteur de l'aviation et d'importantes perturbations sur le marché du travail, auxquelles se sont ajoutées des pressions supplémentaires liées aux tensions géopolitiques, aux perturbations de l'espace aérien, à la volatilité des prix de l'énergie et à une incertitude macroéconomique plus générale. Si le trafic et les résultats financiers ont par la suite connu une nouvelle hausse à l'échelle mondiale, cette expérience a fait ressortir des vulnérabilités structurelles persistantes et des niveaux de résilience inégaux selon les régions, les segments de marché et les États. Ces événements ont souligné les fortes interdépendances au sein de l'écosystème de l'aviation ainsi que le caractère systémique des risques dans l'ensemble du secteur.

2.2.3 Tendances, technologies et défis structurels nouveaux. Au cours de cette même période, l'accélération de la numérisation, l'automatisation, l'analyse avancée des données et les technologies aéronautiques émergentes, comme les systèmes d'aéronefs non habités (UAS), ont entraîné une profonde mutation des pratiques opérationnelles, commerciales et réglementaires au sein de l'écosystème de l'aviation. Dans le même temps, la phase de relèvement a mis en évidence des défis de plus en plus importants, notamment des contraintes au niveau des infrastructures et de la capacité, des pénuries d'aéronefs et de pièces détachées, des perturbations de la chaîne d'approvisionnement et un resserrement des conditions de financement. Ces pressions ont été aggravées par le durcissement des exigences en matière de conformité environnementale, les risques liés à la cybersécurité et à la gouvernance des données, l'évolution démographique et l'aggravation des pénuries de compétences, mettant en évidence des lacunes structurelles en matière de pérennité de la main-d'œuvre, de préparation institutionnelle et de planification à long terme.

3. **ACCÉLÉRER LA TRANSFORMATION DU SECTEUR DE L'AVIATION À L'HORIZON 2050**

3.1 Perspectives à long terme et contexte stratégique. Alors que le secteur s'oriente vers un horizon de planification à plus long terme, la politique en matière de transport aérien international ne se limite plus à la reprise d'après-crise, mais met davantage l'accent sur les fondements structurels nécessaires

pour soutenir la croissance mondiale. Les prévisions de trafic à long terme, qui tablent sur une augmentation du nombre de passagers d'environ 12,4 milliards d'ici 2050, laissent entrevoir un système d'une ampleur, d'une complexité et d'une interdépendance nettement supérieures. L'essor de nouveaux venus, comme les systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS), les UAS et les véhicules de mobilité aérienne avancée (AAM), de même que l'arrivée de vols dans l'espace aérien supérieur (HAO) ou encore des activités de transport spatial qui passent par l'espace aérien et sont en augmentation, viennent complexifier davantage les structures, une situation qui requiert des logiques intégrées pour la gestion de l'espace aérien, l'élaboration de règlements et l'interopérabilité à l'échelle mondiale. L'expérience acquise depuis la sixième édition a montré que la croissance, la résilience et la durabilité sont étroitement liées et doivent être abordées ensemble. Dans ce contexte, le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI offre un cadre stratégique commun destiné à orienter le développement économique du transport aérien, à renforcer les capacités institutionnelles et à promouvoir l'interopérabilité à l'échelle mondiale, tout en tenant compte de la diversité des contextes nationaux.

3.2 Cadres politiques et facteurs économiques favorisant une croissance durable. Pour faire face à la croissance prévue d'ici 2050, il sera nécessaire de mettre en place des cadres politiques et des leviers économiques qui tiennent compte de l'évolution des structures du marché, d'une coopération transfrontalière renforcée, d'attentes accrues en matière de cohérence réglementaire et d'infrastructures modernisées de manière adéquate. Si les instruments existants continuent d'assurer la stabilité, ils devront de plus en plus tenir compte de ces dynamiques, ce qui souligne la nécessité d'adopter des approches politiques plus cohérentes, interopérables et coordonnées, s'appuyant sur une coopération réglementaire renforcée et des capacités institutionnelles accrues. Pour assurer un développement durable à long terme, il faudra également réaliser l'ambition aspirant à la pleine libéralisation de l'accès au marché, de la propriété et du contrôle, ainsi que des services de fret aérien, par des dispositions permettant l'entrée en service de nouvelles technologies, de services de transport aérien émergents et de nouveaux venus, et il faudra aussi des cadres économiques solides en matière de planification et de financement des infrastructures, de recouvrement des coûts et de financement efficace des fonctions de supervision. À cet égard, la septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7) vient à point nommé pour permettre d'évaluer comment les cadres actuels peuvent être modernisés davantage afin de soutenir une croissance ordonnée, inclusive et résiliente du transport aérien international. Elle sera aussi l'occasion de souligner l'importance croissante de la mobilisation des recettes et du financement volontaire des donateurs pour combler les lacunes de mise en œuvre dans les États en développement, conformément à l'objectif stratégique « *Aucun pays laissé de côté* » (NCLB). Pour soutenir la croissance prévue, il faudra également mettre en place des cadres juridiques et institutionnels qui facilitent l'investissement et l'accès aux capitaux, grâce à une mise en œuvre effective de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique. Cela donnera davantage de certitude juridique et permettra de soutenir le financement des aéronefs ainsi que la modernisation des flottes. La Conférence sera l'occasion de mettre en place des instruments et des mécanismes de nature à faciliter l'investissement et l'accès aux capitaux dans des domaines critiques, notamment le développement de l'infrastructure et la modernisation de la gestion du trafic aérien, les solutions fondées sur des énergies plus propres, ainsi que le développement et le déploiement de technologies nouvelles et de services de transport aérien émergents.

3.3 Innovation, technologies émergentes et état de préparation des systèmes. À l'horizon 2050, l'accélération de la croissance du secteur aérien dépendra d'une intégration efficace et coordonnée de l'innovation, des technologies émergentes et du capital humain. La numérisation, l'automatisation, l'analytique avancée et les nouveaux services de transport aérien, notamment les UAS, exerceront une influence croissante sur l'efficacité opérationnelle, les structures de marché et la supervision réglementaire. Ils offriront en parallèle de remarquables possibilités de transformation numérique à l'appui d'une croissance du transport aérien international qui s'accélère et qui gagne en efficacité. Pour s'assurer que ces évolutions favorisent une croissance ordonnée de l'aviation civile internationale, il conviendra d'adopter des approches politiques tournées vers l'avenir, inclusives et qui tiennent compte de l'ensemble du système. Des investissements soutenus devront aussi être réalisés dans le développement de la main-d'œuvre, l'acquisition de compétences et le renforcement des capacités institutionnelles. Dans ce contexte, des

initiatives telles que le Programme « Prochaine génération de professionnels de l’aviation » (NGAP) et l’objectif stratégique NCLB jouent un rôle décisif pour susciter un développement équilibré, résilient et tourné vers l’avenir pour le secteur de l’aviation.

4. CONCLUSION

4.1 Les évolutions survenues depuis la sixième édition de la Conférence de transport aérien (ATConf/6) témoignent à la fois d’une continuité et d’une adaptation dans la gouvernance du transport aérien international. Si les fondements politiques mis en place demeurent globalement pertinents, l’évolution des structures du marché, l’accélération des mutations technologiques et les perturbations systémiques ont renforcé l’importance des capacités institutionnelles, de la pérennité de la main-d’œuvre et de la résilience à l’échelle du système. L’élaboration de politiques futures pourrait également bénéficier de la poursuite des efforts visant à promouvoir la mise en œuvre d’instruments de droit aérien international qui renforcent la connectivité, la certitude juridique, la protection des passagers et les investissements dans le secteur de l’aviation. Alors que le secteur passe d’une phase de reprise à un système nettement plus complexe et interdépendant, la septième édition de la Conférence offre aux États une occasion majeure d’examiner si les instruments juridiques et cadres politiques existants relatifs à l’aviation demeurent adaptés à leur objectif et comment ils peuvent continuer à favoriser un développement ordonné, inclusif et résilient à l’horizon 2050.

— FIN —