



NOTE DE TRAVAIL

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

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels

**3.2 : Renforcer la connectivité aérienne par des cadres économiques et réglementaires
de l'aviation novateurs pour le transport aérien international**

**OPTIMISER LA CONNECTIVITÉ AÉRIENNE PAR LE RENFORCEMENT
DES CADRES DE RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE**

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note examine la connectivité aérienne dans le cadre d'un système international fondé sur des réseaux, où la connectivité aérienne reste en effet inégale d'une région à l'autre. Elle décrit le concept, l'importance et la structure actuelle de la connectivité aérienne mondiale, y compris les disparités entre les marchés ainsi que leur résilience, et recense les principales barrières sur le plan de la réglementation, de l'exploitation et du marché qui entravent la performance en matière de connectivité aérienne. Elle analyse aussi les tendances émergentes qui influent sur la résilience et la durabilité. Elle contient ainsi des propositions pratiques, axées sur la mise en œuvre, pour permettre aux États d'optimiser la connectivité aérienne en optant pour une libéralisation de l'accès au marché, des stratégies différenciées pour les services passagers et fret, un renforcement de la coopération régionale, un soutien ciblé aux marchés sous-desservis, et une réglementation et une exploitation plus efficaces, en s'appuyant sur les éléments indicatifs et les outils de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Suite à donner : La suite à donner par la Conférence figure dans le paragraphe 5.1.

<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 décrites dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues par le budget ordinaire pour 2026-2028 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, notamment le Fonds volontaire pour le transport aérien.
<i>Références :</i>	Résolutions adoptées à la 42 ^e session de l'Assemblée – Édition provisoire, octobre 2025 (résolution A42-26 de l'Assemblée de l'OACI) Doc 10221, <i>Rapport de la Commission économique, 42^e session de l'Assemblée, Montréal, 23 septembre – 3 octobre 2025</i> Doc 9626, <i>Manuel de la réglementation du transport aérien international</i> Doc 9587, <i>Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La connectivité aérienne désigne la capacité du système de transport aérien international à permettre la circulation efficace des passagers, de la poste et du fret entre les marchés, grâce à des points de transit réduits au minimum, à des temps de déplacement aussi courts que possible, et à une satisfaction optimale des utilisateurs et à des coûts les plus bas possible. Il s'agit d'un résultat à l'échelle du système, observable, qui découle de l'interaction entre les conditions de la réglementation, des opérations et du marché, plutôt que de certaines routes ou mesures réglementaires en vase clos. Elle est donc le reflet du fonctionnement global et de l'imbrication du système de transport aérien, ainsi que de la mesure dans laquelle l'accès total au marché est effectif et propice à une connectivité efficace et accessible.

1.2 Une connectivité aérienne réelle soutient la participation économique, l'accessibilité et la résilience, venant à l'appui d'un secteur de l'aviation qui contribue à hauteur de 4 100 milliards USD au PIB mondial, assure 86,5 millions d'emplois à travers le monde et achemine 33 pour cent du commerce mondial en valeur¹. Elle permet de relier les économies aux marchés et services extérieurs, et facilite ainsi le commerce, le tourisme, l'investissement, l'emploi et l'intégration sociale. Son rôle est particulièrement vital pour les îles géographiquement isolées et les pays en développement enclavés, où le transport aérien est le principal moyen d'accès fiable à l'international. La perturbation de la connectivité aérienne mondiale pendant la pandémie de COVID-19 a mis en évidence le rôle de l'aviation en tant que catalyseur économique, la baisse sans précédent des services aériens ayant eu de graves répercussions sur le commerce, le tourisme, l'emploi et les chaînes logistiques, avec notamment un effondrement de 94,4 % du trafic international de passagers au plus fort de la crise, l'immobilisation au sol de 64 % de la flotte mondiale et la perte de plus de 2,3 millions d'emplois dans les entreprises de transport aérien, les aéroports et le secteur aérospatial². Des disparités en matière de connectivité aérienne peuvent donc avoir des répercussions importantes sur l'inclusion économique et le développement équilibré du transport aérien international.

2. STRUCTURE DE LA CONNECTIVITÉ MONDIALE, DISPARITÉS ET RÉSILIENCE

2.1 **Panorama de la connectivité mondiale.** La connectivité aérienne s'est considérablement développée au fil des décennies, depuis la conclusion des premiers accords bilatéraux comme l'Accord des Bermudes de 1946 à la formation d'un réseau mondial de plus en plus interconnecté. Le trafic aérien devrait atteindre 12,4 milliards de passagers d'ici 2050, ce qui souligne l'importance de renforcer la connectivité aérienne afin de contribuer aux objectifs du Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI en faveur d'un développement durable, résilient et inclusif du transport aérien. De plus, les cadres multilatéraux, comme l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI), ont facilité la prestation des services aériens internationaux en favorisant l'exercice des droits de transit et en contribuant au développement de réseaux de routes dans le monde. Cet essor a été stimulé par la demande, des cadres de services aériens toujours plus souples, des avancées concernant la technologie des aéronefs et des modèles économiques en pleine évolution chez les entreprises de transport aérien. Les vols réguliers restent le pilier de la connectivité aérienne mondiale, auquel viennent se joindre les vols non réguliers et les vols affrétés desservant des destinations touristiques ainsi que des marchés de niche et des marchés émergents. Les systèmes de pivotage continuent d'étendre la portée des réseaux grâce aux liaisons indirectes, tandis que l'essor des transporteurs à bas coûts a développé les services point à point, en particulier vers les marchés secondaires, contribuant ainsi à accroître la connectivité aérienne. Au fil du temps, les différences entre les modèles économiques des entreprises de transport aérien se sont estompées, laissant ainsi place à un panorama plus interconnecté, étayé par des accords intercompagnies, le partage de codes et des alliances. Toutefois, les tendances observées en matière de connectivité témoignent des différences structurelles

¹ Groupe d'action du transport aérien (ATAG), *Aviation: Benefits Beyond Borders 2024*

² Groupe d'action du transport aérien (ATAG), *Aviation: Benefits Beyond Borders 2024*

(taille, géographie) des marchés, les plus petits et les isolés étant davantage tributaires de liaisons indirectes, avec points d'accès limités, ce qui allonge les temps de déplacement et confère moins de flexibilité.

2.2 Disparités mondiales en matière de connectivité. La connectivité reste inégalement répartie entre les marchés et les régions, malgré la croissance globale du trafic et l'expansion des réseaux à l'échelle mondiale. Les routes à forte densité reliant les pivots majeurs et les grandes villes sont soutenues par des services fréquents, la présence de multiples transporteurs et un large choix de routes, tandis que les marchés plus petits ou plus isolés dépendent principalement de liaisons indirectes transitant par des pivots majeurs. Il existe donc de grandes disparités dans la fréquence des services, dans la capacité et dans la portée du réseau et, par conséquent, les niveaux d'accès et de qualité de la connectivité diffèrent d'un marché à l'autre. Des écarts paraissent aussi s'agissant de la disponibilité de routes directes, d'options concurrentielles et de la diversité des correspondances, autant d'éléments qui restent limités sur les marchés plus petits ou les marchés périphériques. Ces disparités sont particulièrement marquées dans les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, où les faibles volumes de trafic et les contraintes géographiques limitent les services directs.

2.3 Résilience de la connectivité. Les effets de la pandémie de COVID-19 sur le transport aérien ont mis en évidence et accentué les disparités existantes en matière de connectivité. La réduction des services a été particulièrement marquée sur les routes à faible densité, tandis que les marchés à forte demande et les couloirs majeurs ont connu une reprise plus rapide. En revanche, de nombreux marchés secondaires et périphériques ont connu une reprise plus lente et inégale, certaines routes n'ayant pas été rétablies ou fonctionnant à une fréquence réduite en raison d'une demande contrainte, de coûts plus élevés et de priorités changeantes à l'égard du réseau. Ces faits témoignent d'une rationalisation du réseau dans son ensemble et d'une réaffectation des ressources vers des marchés plus rentables. Par conséquent, la reprise a été plus résiliente sur les marchés desservis par un aéroport-pivot, tandis que les régions moins connectées continuent de faire face à des limitations persistantes, ce qui creuse encore les disparités existantes sur le plan de la performance en matière de connectivité.

3. ENJEUX DE CONNECTIVITÉ

3.1 Contraintes en matière de réglementation. La connectivité aérienne est fortement influencée par les cadres de réglementation établis et mis en œuvre par les États. Ces contraintes s'expriment dans des domaines clés ayant une incidence sur l'accès au marché, la mise en œuvre et l'adaptabilité de la réglementation, comme il est indiqué ci-dessous.

3.1.1 Restrictions d'accès au marché et stratégies protectionnistes. Sur de nombreux marchés, la libéralisation reste limitée, les accords sur les services aériens (ASA) comportant des restrictions en matière de capacité, de fréquence, de routes ou de désignation qui freinent le développement des services et qui, dans certains cas, traduisent des approches prudentes ou protectrices visant à préserver les intérêts nationaux ou intérieurs. Par ailleurs, le fait que certains États n'aient pas conclu de tels accords peut rendre compte d'approches sélectives ou prudentes en matière d'accès au marché, influencées par les conditions actuelles du marché, la capacité ou la compétitivité des transporteurs nationaux, ainsi que par l'incertitude quant à la demande, plutôt que par des objectifs de connectivité à long terme. Cette situation peut retarder l'établissement de cadres de coopération ou, dans certains cas, empêcher complètement la prestation de services aériens internationaux.

3.1.2 Libéralisation régionale et lacunes dans la mise en œuvre. Les initiatives régionales et multilatérales de libéralisation ont contribué de manière importante à l'imbrication progressive des marchés du transport aérien et au renforcement de la connectivité intrarégionale. Des expériences telles que le marché unique du transport aérien de l'Union européenne, l'accord multilatéral sur les services aériens de la Communauté des Caraïbes (CARICOM), le marché unique du transport aérien africain des États d'Afrique, ainsi que le protocole d'entente sur la libéralisation des services exclusifs de fret aérien entre les

autorités de l'aviation civile des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile constituent autant d'exemples d'approches de libéralisation et de la manière dont elles peuvent contribuer à améliorer la connectivité. Les accords interrégionaux portent quant à eux la connectivité au-delà des régions, comme l'accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, d'une part, et l'Union européenne et ses États membres, d'autre part. Au niveau mondial, des initiatives telles que l'accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international témoignent des efforts déployés pour parvenir à une libéralisation multilatérale élargie, même si la participation reste limitée et inégale, en raison de différences entre les priorités nationales, les niveaux de préparation des marchés et les préoccupations liées à l'exposition à la concurrence.

3.1.3 Adaptabilité de la réglementation aux conditions changeantes du marché. Dans certains cas, l'adaptation des cadres de réglementation n'arrive pas à suivre l'évolution des modèles économiques des entreprises de transport aérien, des pratiques opérationnelles et de la dynamique de marché. L'apparition de nouveaux acteurs, de nouveaux services aériens et de modèles économiques innovants pourrait mettre davantage à l'épreuve la capacité d'adaptation des cadres réglementaires existants. Les cadres deviennent donc moins efficaces lorsqu'il s'agit d'encadrer de nouvelles formes de développement de réseau, de coopération et de prestation de services, et peuvent limiter la capacité du secteur à répondre aux besoins émergents en matière de connectivité aérienne. En particulier, des conditions de réglementation non adaptées peuvent être source d'incertitude pour les entreprises de transport aérien lorsqu'elles sont appelées à prendre des décisions relatives à la planification et à l'investissement, et peuvent entraver l'innovation ainsi que l'élaboration de nouvelles logiques opérationnelles et commerciales si elles ne tiennent pas suffisamment compte des réalités changeantes.

3.2 Contraintes opérationnelles affectant le développement du réseau. Les contraintes opérationnelles qui influent sur la connectivité viennent principalement des limites des infrastructures, de l'espace aérien et des processus opérationnels dans lesquels s'inscrivent les réseaux des entreprises de transport aérien. Des contraintes telles que la capacité des aéroports, la disponibilité des créneaux, les limites de l'infrastructure, les restrictions de l'espace aérien (notamment les zones d'interdiction de vol) et les besoins opérationnels peuvent limiter la mise en place, l'expansion ou la pérennité des services. Les règles de procédure concernant l'approbation des opérations peuvent également retarder l'introduction et la modernisation de services aériens. Les limitations relatives à l'espace aérien et aux routes peuvent augmenter les coûts et les temps de déplacement, ce qui affecte l'efficacité et la fiabilité.

3.3 Contraintes du marché affectant la demande et la viabilité. La connectivité aérienne est également limitée par les conditions du marché qui affectent la viabilité commerciale des services aériens. Les décisions des entreprises de transport aérien concernant la capacité et le réseau sont dictées par les niveaux de la demande, les structures de coûts et les rendements attendus, ce qui donne lieu à une concentration des services sur les marchés à forte demande, et à une connectivité limitée et moins fiable sur les marchés plus petits ou moins stables. Les routes à faible densité sont particulièrement vulnérables aux fluctuations de la demande et des conditions opérationnelles, ce qui accroît le risque de réduction ou de suppression des services. Ces difficultés montrent que la connectivité est notamment entravée par l'accès au marché, mais aussi par une demande insuffisante et une viabilité commerciale limitée. Ces défis sont souvent plus marqués sur les marchés de petite taille, isolés et géographiquement défavorisés, notamment dans les pays en développement sans littoral (PDSL) et les petits États insulaires en développement (PEID), où les faibles volumes de trafic, les coûts d'exploitation plus élevés et les contraintes géographiques peuvent compromettre davantage la viabilité des services. En réponse à cela, l'OACI a mené des initiatives et des analyses ciblées afin de mieux comprendre ces défis et de recenser des mesures visant à renforcer la connectivité et à soutenir le développement durable du transport aérien dans ces États. Une mise en œuvre plus large de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique peut renforcer l'accès au financement et à la location d'aéronefs, contribuant ainsi au développement de la flotte et à l'amélioration de la connectivité.

3.4 **Tendances et enjeux émergents qui façonnent la connectivité.** Les avancées technologiques et l'évolution des modèles économiques, notamment la numérisation, l'introduction éventuelle de systèmes d'aéronef non habité pour les services commerciaux internationaux et des accords de partenariat plus souples, influencent la manière dont les services sont conçus et fournis. Parallèlement, des facteurs extérieurs à l'aviation, notamment l'actualité géopolitique, les questions du travail, les obligations en matière d'environnement et la conjoncture économique plus générale, ont une incidence sur la capacité opérationnelle, les coûts et l'efficacité des routes, tandis que les contraintes relatives aux infrastructures et à l'espace aérien, ainsi que l'évolution des habitudes de déplacement et les chocs externes, continuent de peser sur la pérennité des services. Ces tendances soulignent la nécessité de disposer de cadres de réglementation qui restent souples et adaptables à l'évolution des conditions sur le plan opérationnel, technologique et du marché, et qui favorisent des solutions de connectivité plus efficaces, plus résilientes et davantage tournées vers l'avenir.

4. **ORIENTATION STRATÉGIQUE : PISTES POUR OPTIMISER LA CONNECTIVITÉ**

4.1 **Pistes de stratégies pour les États.** Pour remédier aux contraintes qui pèsent sur la connectivité aérienne, il faut que l'application des cadres de réglementation soit axée davantage sur les résultats, et qu'elle tienne compte des réalités opérationnelles, des conditions de marché et de l'évolution des tendances du secteur. Les pistes suivantes peuvent aider les États à renforcer leur connectivité par l'application de stratégies plus efficaces, adaptées et axées sur la mise en œuvre.

4.1.1 **Libéralisation de l'accès au marché et modernisation des cadres de réglementation.** La libéralisation de l'accès au marché reste un levier essentiel pour améliorer la connectivité, comme le prévoit la vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international. Étendre et permettre effectivement l'accès au marché, grâce à l'introduction dans les accords sur les services aériens de dispositions en matière d'accès au marché totalement souples, renforcerait la capacité des entreprises de transport aérien et des nouveaux acteurs à s'adapter à l'évolution de la demande et aux conditions opérationnelles. Cette démarche passe notamment par la désignation multiple, la flexibilité sur le plan de la capacité et des routes, des critères de désignation modernisés en fonction du lieu du principal établissement, ainsi qu'un contrôle effectif exercé dans le cadre d'une supervision réglementaire appropriée. Lorsque la marge de manœuvre est restreinte, la connectivité reste limitée, même si un accès au marché existe. Par conséquent, les États sont invités à permettre une latitude totale sur le plan des opérations tout en veillant à la sécurité et à la sûreté et en assurant une supervision économique appropriée, afin de favoriser un développement équilibré du marché.

4.1.2 **Renforcement de la coopération régionale et interrégionale.** Les États sont invités à renforcer la coopération régionale afin de remédier à la fragmentation du système de transport aérien international, conformément à la résolution A42-26 de l'Assemblée³. La priorité devrait être accordée à la mise en œuvre efficace et en temps opportun des accords régionaux existants, en veillant à ce que les dispositions convenues ouvrent la voie à des résultats sur le plan des opérations, grâce à une meilleure coordination entre les autorités nationales compétentes et à une harmonisation des domaines d'action, notamment des processus concernant l'immigration, les douanes et les frontières. Les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et d'autres mécanismes de coopération peuvent soutenir davantage ces efforts en favorisant l'harmonisation des approches réglementaires, en mettant en commun les compétences et les ressources, et en renforçant la coopération institutionnelle afin de permettre une connectivité régionale et interrégionale sûre, fluide et durable. Ces efforts peuvent contribuer à une plus grande convergence sur le plan de la réglementation et favoriser la mise en place graduelle de cadres mondiaux de connectivité plus cohérents et plus intégrés.

³ [Résolution A42-26 de l'Assemblée](#)

4.1.3 ***Accroître la connectivité dans les marchés sous-desservis et à faible densité.*** Améliorer la connectivité aérienne dans les marchés sous-desservis et à faible densité nécessite des mesures ciblées visant à la fois l'accès au marché et la viabilité commerciale. Les droits de trafic ne suffisent souvent pas à eux seuls, étant donné que leur utilisation effective peut être entravée par des contraintes administratives, ainsi que par une certaine faiblesse de la demande et des volumes d'échanges commerciaux. Les États peuvent envisager d'adopter des logiques plus souples, comme accorder de manière unilatérale un accès au marché, simplifier les procédures d'approbation et conférer une plus grande latitude opérationnelle à l'égard des services passagers et fret. Des mesures visant à stimuler la demande, notamment la simplification des procédures relatives aux visas, la facilitation des échanges commerciaux, la promotion ciblée du tourisme, les initiatives de développement des destinations, le soutien à la mobilité des passagers, ainsi que l'amélioration de l'efficacité logistique et douanière, associées à des accords de coopération tels que le partage de codes et les accords intercompagnies, pourraient contribuer à étendre la portée du réseau et à favoriser la prestation de services plus viables sur le plan commercial et plus durables sur l'ensemble des marchés. Ces efforts peuvent également être complétés par des mesures visant à faciliter l'accès au financement et à la location d'aéronefs, notamment par la mise en œuvre de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique, le cas échéant, des mesures d'incitation des gouvernements visant à appuyer les services aériens essentiels sur certaines routes critiques, et la prise en compte prioritaire des investissements dans les infrastructures aéronautiques, afin de soutenir le développement de la flotte, l'expansion de la connectivité et la durabilité à long terme des services. L'OACI peut accroître son soutien grâce à une mobilisation ciblée des recettes et à l'établissement de partenariats avec des donateurs. L'analyse des besoins en matière d'aviation des pays en développement sans littoral est un exemple concret d'initiative susceptible d'être financée.

4.2 **Soutien de l'OACI aux États.** L'OACI continuera d'aider les États à optimiser la connectivité aérienne mondiale et à favoriser le développement durable du transport aérien international, conformément à ses objectifs stratégiques et aux résolutions pertinentes de l'Assemblée relatives au développement économique du transport aérien international. Elle continuera, à cette fin, à fournir des orientations générales, à renforcer les capacités et à apporter un soutien à la mise en œuvre grâce à des outils et des plateformes éprouvés qui favorisent le dialogue et la modernisation progressive des dispositifs d'accès au marché.

5. RECOMMANDATIONS

5.1 Les recommandations suivantes sont soumises à l'examen de la Conférence :

- a) les États devraient accorder un plein accès au marché et faire preuve de plus de souplesse dans l'application des dispositions y relatives, de sorte que les entreprises de transport aérien commercial puissent disposer de plus de latitude pour mener leurs activités ; adopter des critères de désignation modernisés, notamment des dispositions concernant le lieu du principal établissement ; veiller à offrir des conditions de réglementation économique qui inciteront les entreprises de transport aérien à agir de manière équitable, transparente et efficace ; appuyer les dispositifs juridiques et institutionnels qui favorisent la connectivité, l'investissement et le développement durable de la flotte ;
- b) les États et les organisations régionales concernées devraient renforcer la coopération régionale et interrégionale, y compris par l'entremise des RSOO et d'autres mécanismes de coopération en matière de supervision, en veillant à la mise en œuvre effective des accords existants et à une meilleure coordination avec les autorités et les parties concernées, afin de favoriser une connectivité aérienne plus intégrée ;

- c) les États devraient prendre des mesures ciblées pour renforcer la connectivité aérienne dans les marchés sous-desservis et à faible densité, à savoir assouplir l'accès au marché, simplifier les procédures et coordonner avec les autorités compétentes la mise en place de mesures visant à soutenir la demande et la viabilité des services, tout en favorisant les investissements dans l'aviation civile, notamment dans le développement des infrastructures, la modernisation de la flotte et d'autres mesures visant à renforcer la connectivité aérienne et la résilience ;
- d) l'OACI continuera d'aider les États à optimiser la connectivité aérienne en leur fournissant des orientations générales, telles que les modèles d'accord sur les services aériens (TASA), en s'employant à renforcer les capacités et à soutenir la mise en œuvre, notamment à l'aide d'outils et de plateformes adaptés, ainsi qu'en encourageant la coopération et l'harmonisation progressive des cadres de réglementation économique du transport aérien.

— FIN —