Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/102[1]
24/9/26

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

LE TRANSPORT AÉRIEN DE FRET, LEVIER DE DIVERSIFICATION ÉCONOMIQUE ET DE RÉSILIENCE – ÉTUDE DE CAS : STRATÉGIE NATIONALE DE L'AVIATION 2040 D'OMAN

(Note présentée par Oman)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note examine le rôle stratégique du transport aérien de fret en tant que moteur commercial et levier de la diversification économique et de la résilience des chaînes logistiques, un rôle qui, dans les contextes nationaux et internationaux, reçoit souvent moins d'attention que le transport de passagers. S'appuyant sur l'expérience d'Oman, la note explique comment le transport aérien de fret s'est imposé comme un pilier clairement défini de la diversification économique dont il est question dans la *Stratégie nationale de l'aviation 2040*, et dont l'objectif est le transport d'environ un million de tonnes de fret aérien par an d'ici 2040. La réalisation de cet objectif repose sur l'harmonisation de la stratégie en question avec la stratégie nationale en matière de logistique, l'intégration multimodale, la mise au point d'une réglementation facilitante et l'évaluation rigoureuse des performances. La présente note contient des enseignements utiles pour les États membres et propose des mesures pour rééquilibrer les priorités des politiques mondiales afin que l'on accorde au transport aérien de fret l'attention que lui vaut son rôle économique.

Suite à donner : La Conférence est invitée à examiner les recommandations figurant dans la section 6.

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 :	La mise en œuvre des stratégies décrites dans la présente note pourrait nécessiter des investissements dans les infrastructures de transport aérien de fret, les installations logistiques aéroportuaires et les corridors de transport multimodal. On préconise les modèles de partenariat public-privé et le financement par le secteur privé de projets

[1] Version arabe fournie par Oman.

	financièrement viables, afin de limiter les charges financières directes des États et d'améliorer l'efficacité des investissements.
Références :	*Vision Oman 2040 – Vision nationale*, Sultanat d'Oman *Stratégie nationale de l'aviation 2040*, Sultanat d'Oman Stratégie logistique 2040 du Sultanat d'Oman Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (4e édition) 2017 Doc 9626, *Manuel de la réglementation du transport aérien international* Rapport final de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), Montréal, mars 2013 Association du transport aérien international (IATA), *Value of Air Cargo: Air Transport and Global Value Chains* Banque mondiale, *The Air Connectivity Index: Measuring Integration in the Global Air Transport Network* Groupe d'action du transport aérien (ATAG). *Aviation: Benefits Beyond Borders* (édition 2024)

1. INTRODUCTION

1.1 La part du commerce mondial transportée par voie aérienne représente une valeur largement supérieure à sa part en volume. En 2023, des marchandises représentant environ un tiers de la valeur du commerce mondial ont été acheminées par voie aérienne (Groupe d'action du transport aérien (ATAG), *Aviation: Benefits Beyond Borders*, édition 2024). Le transport aérien du fret est un pilier des chaînes logistiques mondiales de marchandises de grande valeur et d'utilité temporaire ainsi que de denrées périssables. La pandémie de COVID-19 a mis en évidence l'importance systémique du transport aérien de fret puisqu'il a permis d'assurer de manière fiable l'acheminement des fournitures médicales, des vaccins et des biens essentiels alors que les réseaux de transport de passagers étaient gravement perturbés.

1.2 Malgré ce rôle stratégique, les stratégies nationales en matière d'aviation et les débats internationaux sur les politiques publiques n'ont, historiquement, pas accordé autant d'attention au transport de fret qu'au transport de passagers. Cet écart d'intérêt s'avère de plus en plus coûteux pour les États qui cherchent à tirer parti des avantages du transport aérien pour stimuler le développement, vu la croissance rapide du commerce électronique transfrontalier, la restructuration des chaînes logistiques mondiales et l'importance croissante accordée à la résilience.

2. LE MODÈLE OMANAIS : DE POSITION GÉOGRAPHIQUE À ÉCOSYSTÈME LOGISTIQUE INTÉGRÉ

2.1 Le fait qu'Oman se situe au carrefour des grandes routes commerciales reliant l'Est et l'Ouest, dispose d'un accès direct à l'océan Indien et se trouve à proximité des marchés d'Asie, d'Afrique et d'Europe lui confère les atouts naturels pour jouer un rôle dans le domaine de la logistique multimodale. La *Vision Oman 2040* établit que la logistique constitue un secteur prioritaire pour la diversification économique et la *Stratégie nationale de l'aviation 2040* donne forme à cette orientation dans le domaine de l'aviation.

2.2 Selon sa *Stratégie nationale de l'aviation 2040*, le pays prévoit le transport d'environ un million de tonnes de fret aérien par an d'ici 2040, en plus de ses objectifs de 42 millions de passagers, d'une contribution de 2,3 milliards RO au produit intérieur brut (PIB) et de la création de 125 000 emplois directs. Le fait d'attribuer au transport de fret un objectif quantitatif au même titre que le transport de passagers garantit que le développement de ce secteur bénéficie d'un appui institutionnel continu, est soutenu par des projets consacrés à cette fin et fait l'objet d'un suivi au moyen de résultats mesurables.

2.3 La principale leçon à tirer de l'expérience omanaise est que le transport aérien de fret ne peut être développé de manière isolée. La Stratégie nationale de l'aviation a été délibérément harmonisée avec la Stratégie nationale de logistique afin que les aéroports, les ports maritimes, les zones franches et les corridors de transport terrestre puissent fonctionner comme un seul et même écosystème. Cette intégration s'étend à la coordination institutionnelle : les autorités chargées de l'aviation, des ports, des douanes et des zones franches collaborent dans le cadre de mécanismes de gouvernance conjoints afin d'assurer la cohérence des investissements, de la réforme des réglementations et du développement commercial.

3. CONTEXTE ET ANALYSE

3.1 Sur le plan réglementaire, Oman maintient un environnement favorable au transport aérien du fret, notamment grâce à une approche ouverte en ce qui concerne l'accès au marché des services de transport de fret, à des mesures de facilitation et à la numérisation progressive des procédures liées au fret et des procédures douanières. L'expérience omanaise montre que l'efficacité des procédures frontalières et administratives est tout aussi déterminante pour la compétitivité des services de transport de fret que les infrastructures physiques.

3.2 L'expansion du commerce électronique transfrontalier est considérée comme une priorité de politique publique en soi, avec une attention particulière accordée aux exigences applicables aux expéditions express, à l'échange de données et à la capacité des aéroports à traiter d'importants volumes de petits colis. Cela permet d'assurer une connectivité mer-air grâce à la combinaison la plus efficace des modes de transport et d'étendre la portée effective de l'offre nationale de transport aérien de fret.

3.3 Le développement du secteur de transport de fret fait l'objet d'un suivi au moyen du système de gestion des performances prévu par la *Stratégie nationale de l'aviation 2040*, qui englobe 39 projets et 60 indicateurs de performance clés (KPI). Ces indicateurs sont examinés périodiquement par un comité de haut niveau présidé par la haute direction de l'Autorité de l'aviation civile. Grâce à des règles strictes, tous les chiffres communiqués sont étayés par des sources documentées, afin de préserver la crédibilité des informations relatives au fret transmises au gouvernement.

4. CONCLUSIONS APPLICABLES À L'ÉCHELLE INTERNATIONALE ET ÉLÉMENTS DE COMPARAISON

4.1 L'expérience d'Oman montre que les États ont tout à gagner à faire du transport aérien de fret un objectif prioritaire de leur politique nationale relative à l'aviation, en associant cette dernière à des stratégies logistiques et commerciales et en l'étayant par des objectifs mesurables. Elle met également en évidence une lacune au niveau international : les orientations relatives au développement économique, à la réglementation et à l'évaluation de la performance du transport aérien de fret n'ont pas fait l'objet de mises à jour substantielles depuis la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) et n'ont pas suivi le rythme des changements structurels survenus dans le secteur, notamment en ce qui concerne

le commerce électronique, la reconfiguration des chaînes logistiques et les prescriptions en matière de résilience.

5. CONCLUSION

5.1 La présente note affirme que le transport aérien de fret est un levier stratégique pour le commerce, la diversification économique et la résilience. L'expérience d'Oman montre que la combinaison d'un objectif national quantitatif relatif au fret, d'une stratégie multimodale intégrée, d'une réglementation facilitante et d'une évaluation rigoureuse des performances peut permettre de transformer le potentiel d'une position géographique en un programme national structuré de développement. La septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7) est le forum tout indiqué pour replacer le transport aérien de fret au cœur des priorités des politiques mondiales.

6. MESURES À PRENDRE

6.1 La Conférence est invitée à examiner les recommandations suivantes :

a) prendre note de l'expérience d'Oman en matière de développement du transport aérien de fret en tant que pilier de la diversification économique de la *Stratégie nationale de l'aviation 2040* ;

b) constater que le transport aérien de fret est un levier stratégique pour le commerce, le développement économique et la résilience des chaînes logistiques, qui mérite une place particulière dans les politiques publiques compte tenu de son importance économique ;

c) encourager les États membres à intégrer le transport aérien du fret dans leur stratégie relative à l'aviation, à se doter de cibles mesurables et à harmoniser cette stratégie avec leurs stratégies en matière de logistique et de commerce ;

d) inviter l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à réexaminer et à renforcer ses politiques et ses éléments indicatifs relatifs au développement économique du transport aérien du fret, notamment en matière d'accès au marché, de facilitation, de commerce électronique et d'intégration multimodale ;

e) intégrer, selon qu'il convient, le développement du transport aérien du fret dans le programme des travaux qui découlera de la présente Conférence.

— FIN —