



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**

**UN CADRE RÉGLEMENTAIRE OUVERT ET SOUPLE
POUR LE FRET AÉRIEN**

[Note présentée par la Global Express Association (GEA)
et l'Association internationale du fret aérien (TIACA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note traite de l'importance du fret aérien pour le commerce et le développement d'un pays, des différences entre le transport de passagers et le transport de fret aérien, ainsi que de l'évolution du commerce et des services de fret aérien depuis la dernière Conférence mondiale de transport aérien tenue il y a plus d'une décennie. Le monde a considérablement changé pendant cette période. La pandémie de COVID-19 a illustré de manière décisive le rôle fondamental du fret aérien. Le système d'échanges commerciaux de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) est confronté à des défis de taille. Le commerce continue de croître mais les routes commerciales se transforment. Mais la réglementation économique du fret aérien n'a pas évolué pour porter la croissance et la connectivité à leur plein potentiel. Toutefois, l'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), l'Union européenne (UE) et la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) ont lancé des initiatives destinées à libéraliser l'accès au marché du fret aérien et à leur offrir la souplesse nécessaire.

Suite à donner : la Conférence est invitée à reconnaître l'importance économique du transport de fret aérien et à charger l'OACI :

- a) de tirer les enseignements de l'expérience des États contractants dans le domaine de la libéralisation du fret aérien ;
- b) se basant sur ces enseignements, de fournir des orientations aux États contractants qui veulent examiner de nouvelles politiques en matière de transport de fret, y compris une capacité ouverte et une souplesse opérationnelle accrue ;
- c) d'amender le Modèle d'accord OACI sur les services aériens (TASA) en conséquence.

<i>Objectifs 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>	
<i>Références :</i>	

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par GEA et TIACA.

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport de fret aérien est moins une question d’aviation que d’échanges commerciaux et de développement. Les transporteurs de fret aérien sont au sens propre et figuré un moteur de la croissance économique.

1.2 Treize ans se sont écoulés depuis la dernière Conférence mondiale de transport aérien, tenue en 2013. Pendant ce laps de temps, l’économie mondiale a vu le commerce électronique exploser, il y a eu un intérêt accru pour les chaînes d’approvisionnement et la résilience, et des innovations technologiques ont surgi qui permettent aux transporteurs de fret de répondre aux besoins de l’économie mondiale. Bien que le monde dans lequel évoluent les transporteurs de fret a considérablement changé, la réglementation économique internationale du fret aérien n’a pas évolué pour porter la croissance et la connectivité à leur plein potentiel.

1.3 Depuis la sixième conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), la valeur des exportations mondiales a bondi de plus de 30 pour cent, passant de 19 billions USD en 2013 à presque 26 billions USD en 2025, malgré une pandémie qui a momentanément réduit la croissance des échanges de plus de 7 pour cent en une seule année.

1.4 Le volume de fret aérien mondial transporté est passé d’environ 50 millions de tonnes en 2013 à 70 millions de tonnes en 2025, soit une croissance de 40 pour cent.

1.5 Le fret aérien continue de représenter environ 1 pour cent du commerce mondial en poids, mais près d’un tiers en valeur.

1.6 La flotte dédiée d’avions cargo est passée de 1 690 avions en 2013 à 2 340 en 2023.

1.7 La pandémie de COVID-19 a illustré – littéralement parlant – le rôle vital du fret aérien. Lorsque les lignes aériennes ont suspendu leurs vols, plus de 40 pour cent de la capacité mondiale de transport de fret aérien a été éliminée presque du jour au lendemain. Le recours à des avions de passagers transportant uniquement du fret (« *preighters* » selon le terme anglais créé pour la circonstance) a permis de compenser en partie cette perte de capacité, sans toutefois produire une incidence majeure sur la disponibilité globale de services de transport de fret. Les aéronefs tout cargo ont assuré le transport de fournitures médicales et de sécurité critiques, en plus des marchandises permettant le maintien de l’activité économique. Cependant, certains pays ont vu des interruptions dans leurs réseaux de fret aérien après avoir imposé des cadres qui mêlaient enjeux économiques et politiques de santé publique.

1.8 Selon l’Union postale universelle, plus de cent pays ont subi des perturbations graves ou des interruptions du service postal. Ces perturbations ont assurément frappé les pays enclavés et les petits États insulaires le plus durement.

1.9 L’absence de cadres libéralisés de services de fret aérien peut avoir contribué aux perturbations des chaînes d’approvisionnement. Toutefois, les transporteurs de fret traditionnels et d’expéditions express ont maintenu leurs opérations pendant la pandémie, transportant les fournitures médicales et les vaccins dont le monde entier avait urgemment besoin. C’était la preuve irréfutable que les vols de fret et les vols de passagers sont de nature différente et nécessitent des approches réglementaires différentes.

1.10 Malgré la pandémie et les changements intervenus dans l’environnement commercial, des régimes restrictifs pour le fret sont toujours en place dans bon nombre de pays. En dépit de cela, on a quand même vu des progrès.

1.11 En octobre 2022, l'Union européenne (UE) et l'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) ont conclu un accord global de transport aérien de région à région, le premier du genre. L'accord permet aux compagnies aériennes des deux parties d'exploiter un nombre illimité de services de fret, jusqu'aux droits de cinquième liberté, sans restriction quant à la fréquence des services.

1.12 En décembre 2023, un groupe de pays de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) a pérennisé un protocole d'entente provisoire élaboré en décembre 2020 en réaction à la pandémie, destiné à libéraliser le fret aérien entre eux jusqu'à la septième liberté. L'accord a recueilli un tel succès que d'autres pays en sont devenus signataires par la suite.

1.13 Le système de commerce multilatéral règlementé qu'incarne l'Organisation mondiale du commerce (OMC) a été confronté à de sérieux défis ces dernières années. Des droits de douane et de nouveaux règlements frontaliers qui n'existaient pas en 2013, comme la fin abrupte sur les principaux marchés des seuils « de minimis » visant les importations exemptes de taxes ou de droits, sont désormais en vigueur. Il en résulte un changement fondamental dans la façon de commercer des nations.

1.14 Le commerce continue de se développer mais les routes commerciales se transforment en réponse aux frictions croissantes. Les routes de fret aérien doivent suivre l'exemple. Certains axes commerciaux traditionnels subissent une chute du volume des échanges tandis que d'autres connaissent une croissance sans précédent. Quelques exemples : le commerce entre l'UE et l'ASEAN a augmenté de 60 pour cent depuis l'ATConf/6 ; pendant la même période, il a fait un bond des deux-tiers entre l'Inde et les Émirats arabes unis (ÉAU) et il a plus que doublé entre le Vietnam et l'UE.

1.15 Les treize dernières années ont également vu une croissance du commerce entre les pays en développement. En 2012, les échanges commerciaux Sud-Sud représentaient 4,7 billions USD. En 2024, ils dépassaient les 6 billions USD, soit une augmentation de 30 pour cent.

2. ANALYSE

2.1 Le transport de fret aérien est différent du transport de passagers. Contrairement aux compagnies aériennes, le cargo est l'unique activité des transporteurs de fret aérien et des expéditeurs express. Le fret voyage dans une seule direction et la demande sur le marché – c.-à-d. le type de marchandises à transporter, leurs volumes, de quel point à quel autre point – fluctue constamment. Cette situation ne manquera pas d'être exacerbée à l'avenir en raison des nouvelles tendances commerciales qui se font jour entre les pays.

2.2 L'effet combiné de la pandémie et des changements survenus dans le système de commerce a poussé le secteur à être plus résilient et à diversifier ses chaînes d'approvisionnement. Pour leur part, les exportateurs cherchent à réduire leur dépendance envers certains marchés, à en ouvrir de nouveaux et à mieux répartir le risque. Ils créent ou relocalisent des centres de production et diversifient les réseaux de distribution dans un environnement en constante évolution.

2.3 Le fret aérien devra s'adapter à ces nouvelles exigences. La capacité et la souplesse deviendront des aspects cruciaux. Cela comprend un large éventail de droits de trafic, y compris les cinquième et septième libertés sans restriction, pour que les transporteurs de fret puissent optimiser l'utilisation de leur flotte en embarquant du fret là où leurs services sont requis et quand ils sont requis, et transporter ces marchandises là où le client le souhaite, en empruntant la route la plus efficace.

2.4 Une entière souplesse d'exploitation sera nécessaire, pour :

- exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens, ou dans les deux sens ;

- combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef ;
- changer de gabarit ;
- desservir des points en deçà, des points intermédiaires et au-delà, dans toute combinaison et n'importe quel ordre ;
- omettre des escales en un ou plusieurs points ;
- transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs (« *online transfers* »), en tout point sur une route comportant des destinations multiples ;
- procéder à des transbordements interlignes entre plusieurs transporteurs ;
- transporter du trafic en correspondance sur le territoire d'un pays ;
- combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de sa provenance ou de sa destination, sans restriction géographique ou de sens, et sans perte d'aucun des droits de trafic ;
- pratiquer l'auto-assistance en escale (notamment le chargement, le déchargement et la mise en entrepôt de douane...) ;

2.5 Dans un monde en rapide mutation, les pays qui auront mis en place un régime ouvert et souple pour le fret aérien auront tout à gagner.

2.6 Il est grand temps que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) mette l'accent sur le fret aérien et ses répercussions économiques cruciales. Lorsqu'un plus grand nombre de pays se rendront compte à quel point un régime de fret aérien est vital pour leur développement et leurs industries, ils chercheront des orientations sur les mesures à prendre, les meilleures pratiques dont ils peuvent s'inspirer et les effets des différentes politiques appliquées ailleurs dans le monde.

2.7 Bien entendu, chaque pays doit décider de l'approche qu'il entend suivre. Toutefois, il y a un besoin criant en matière de fret : des éléments indicatifs spécifiques dans le modèle d'accord OACI sur les services aériens (TASA). L'Organisation est le mieux placée pour tirer des enseignements des politiques mises en place par ses États contractants au cours de la dernière décennie et pour les structurer de façon à offrir des orientations détaillées à ceux qui veulent mettre à l'essai des approches plus libérales en matière d'accès au marché de fret aérien et accroître la souplesse de l'exploitation.

3. CONCLUSION

3.1 La Conférence est invitée à :

- a) reconnaître l'importance cruciale du fret aérien pour le commerce et le développement économique ;
- b) charger l'OACI de préparer des orientations basées sur l'expérience d'États contractants qui ont adopté des politiques de libéralisation du fret aérien depuis la dernière Conférence mondiale de transport aérien, en particulier en ce qui a trait à une capacité ouverte et à une souplesse opérationnelle accrue pour les vols de fret aérien ;
- c) réviser en conséquence le TASA.