



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

RENFORCEMENT DE LA CONNECTIVITÉ MONDIALE ET DE LA RÉSILIENCE DES
CHAÎNES LOGISTIQUES PAR LA LIBÉRALISATION DES SERVICES DE FRET AÉRIEN

(Note présentée par le Qatar)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail attire l'attention sur l'importance stratégique croissante que revêtent les services de fret aérien pour le commerce mondial, la résilience des chaînes logistiques, le développement économique et la connectivité. L'expansion du commerce électronique transfrontalier, l'intégration croissante des chaînes de valeur mondiales et l'évolution des besoins en matière de logistique ont renforcé le rôle essentiel que joue le fret aérien dans l'économie mondiale. La note souligne la nécessité de mettre en place des cadres de réglementation qui tiennent compte des caractéristiques des activités propres aux services tout-cargo et confèrent une plus grande latitude sur le plan de l'exploitation afin d'améliorer la connectivité, l'efficacité et la capacité de réaction à la demande du marché.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- mesurer l'importance stratégique croissante que revêtent les services de fret aérien pour le commerce mondial, la résilience des chaînes logistiques et le développement économique ;
- encourager les États à envisager d'incorporer dans leurs accords sur les services aériens des dispositions sur les services de fret aérien qui sont plus libérales pour assurer une plus grande latitude sur le plan de l'exploitation, notamment en ce qui concerne les dispositions mentionnées dans les paragraphes 2.4 à 2.6 relatives aux possibilités commerciales, à la marge de manœuvre du point de vue de l'exploitation et aux droits de trafic ;
- demander à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de continuer à soutenir les États dans l'instauration de mesures favorables à la libéralisation du fret aérien par l'établissement d'orientations générales et la diffusion des meilleures pratiques.

<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>	
<i>Références :</i>	Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI Résolutions adoptées à la 42 ^e session de l'Assemblée – Édition provisoire, octobre 2025 (résolution A42-26 de l'Assemblée de l'OACI)

1. INTRODUCTION

1.1 Le fret aérien est devenu une composante de plus en plus importante de l'économie mondiale et du système de transport aérien international. L'expansion rapide du commerce électronique transfrontalier, l'intégration croissante des chaînes de valeur mondiales et la demande grandissante pour des services d'expédition de marchandises d'utilité temporaire ont considérablement renforcé l'importance stratégique de services de fret aérien efficaces.

1.2 Les perturbations mondiales récentes ont encore une fois attiré l'attention sur le rôle essentiel que joue le fret aérien pour assurer la circulation des biens, renforcer la résilience des chaînes logistiques et faciliter le transport de produits cruciaux. À mesure que les économies deviennent de plus en plus interconnectées, la capacité des exploitants de fret aérien à répondre rapidement et efficacement aux exigences du marché restera essentielle.

1.3 Selon les prévisions de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le trafic aérien mondial devrait plus que doubler d'ici 2050. Cette croissance sans précédent exercera une pression accrue sur le système mondial de l'aviation et renforcera la nécessité de disposer de cadres de réglementation modernes et souples, qui soutiennent des activités de fret efficaces, améliorent la connectivité et permettent aux exploitants de s'adapter efficacement aux besoins en constante évolution du marché et des chaînes logistiques.

1.4 Le Qatar mesure le rôle stratégique que revêt le fret aérien dans la facilitation des échanges commerciaux, la diversification économique et la connectivité internationale. Conformément aux objectifs de la « Vision nationale du Qatar 2030 », il a soutenu le développement d'un secteur de l'aviation connecté à l'échelle mondiale et a mis en œuvre des politiques visant à faciliter le transport aérien international et les activités de logistique.

1.5 Le Qatar a conclu plus de 180 accords sur les services aériens à l'échelle mondiale, dont beaucoup comportent des dispositions axées sur la libéralisation ou sur le principe du « ciel ouvert ». Grâce à sa participation aux travaux de l'OACI sur la réglementation du transport aérien, notamment à la révision en cours des modèles d'accords OACI sur les services aériens (TASA) et aux travaux de rédaction relatifs à l'actualisation des dispositions concernant les services tout-cargo, il continue d'œuvrer en faveur de la modernisation des cadres de réglementation du transport aérien international.

1.6 Au cours de l'exercice 2025-2026, l'entreprise Qatar Airways Cargo a transporté plus de 2,8 millions de tonnes de fret sur l'ensemble de son réseau, grâce à une flotte d'aéronefs composée de plus de 260 appareils, permettant ainsi la circulation de produits pharmaceutiques, de biens périssables, d'animaux vivants, de biens achetés par voie électronique, de produits industriels et de l'aide humanitaire dans toutes les chaînes logistiques mondiales, en reliant le pays à plus de 170 destinations de passagers (fret en soute) et à plus de 70 destinations de fret partout dans le monde. Par ailleurs, l'entreprise a inauguré en 2024 un centre ultramoderne réservé aux animaux. D'une superficie de 5 260 mètres carrés, cette installation, qui est la plus grande du monde, fait figure de référence en matière de transport d'animaux vivants.

2. ANALYSE

2.1 Les services de fret aérien se distinguent des opérations de transport de passagers à maints égards importants. La demande de fret est souvent très dynamique et peut être influencée par des facteurs saisonniers, l'évolution des politiques commerciales et de la demande des consommateurs, les changements dans les flux des échanges commerciaux mondiaux, les perturbations dans les chaînes logistiques, les rebondissements géopolitiques, les besoins en matière d'aide humanitaire, et les cycles de production industrielle. Les exploitants de fret ont donc souvent besoin d'une plus grande marge de manœuvre sur le

plan de l'exploitation pour s'adapter rapidement à l'évolution des conditions du marché et préserver la résilience et l'efficacité des chaînes logistiques.

2.2 Le fret aérien a acquis une importance stratégique en raison de la croissance continue du commerce électronique transfrontalier et de l'intégration croissante des chaînes de valeur mondiales. Une connectivité efficace en matière de fret est devenue une composante cruciale de la compétitivité économique et un facteur important de la facilitation du commerce international, en particulier pour les marchandises d'utilité temporaire et de grande valeur.

2.3 Malgré les progrès accomplis en matière de libéralisation du transport aérien international, de nombreux accords sur les services aériens comportent encore des restrictions qui touchent les activités liées aux services tout-cargo. Ces restrictions limitent la capacité des exploitants à répondre efficacement à la demande du marché et à optimiser leurs réseaux de transport de fret.

2.4 Compte tenu de la nature des services tout-cargo, il faut des cadres de réglementation qui confèrent une latitude suffisante pour assurer l'efficacité des réseaux logistiques et la résilience des chaînes logistiques. Afin d'être mieux alignés sur les activités de fret actuelles, les États devraient envisager d'incorporer dans leurs accords sur les services aériens les dispositions suivantes concernant les possibilités commerciales liées aux services tout-cargo, permettant ainsi aux transporteurs :

- a) de se voir accorder un traitement non discriminatoire en ce qui concerne l'accès aux installations et services de congé douanier et aux services d'escale, d'entreposage et de facilitation ;
- b) de disposer de la capacité, sous réserve des lois et règlements nationaux, d'utiliser ou d'exploiter directement d'autres modes de transport dans le cadre de solutions intégrées de logistique et de chaînes logistiques ;
- c) d'utiliser des aéronefs loués, à condition qu'ils soient utilisés dans le respect des normes équivalentes de sécurité et de sûreté applicables aux aéronefs ;
- d) de conclure des accords de coopération avec d'autres transporteurs aériens, notamment pour le partage de codes, la réservation de capacité et les échanges intercompagnies ;
- e) de fixer leurs propres tarifs de fret, sans qu'ils soient tenus de les déposer auprès des autorités aéronautiques ni d'obtenir leur approbation.

2.5 Outre les possibilités commerciales évoquées dans le paragraphe 2.4, l'efficacité des réseaux tout-cargo est tributaire de la marge de manœuvre sur le plan de l'exploitation dont disposent les transporteurs pour mener leurs activités. Les États devraient donc envisager d'adopter des dispositions permettant aux transporteurs :

- a) d'exploiter des vols dans l'une ou l'autre des directions ou dans les deux ;
- b) de combiner des numéros de vol différents pour un vol ou plusieurs vols en continuation par un même aéronef ;
- c) de desservir sur les routes, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre, des points intermédiaires et des points ultérieurs sur le territoire des Parties ;
- d) d'omettre des escales à un point ou à des points quelconques ;

- e) de transférer du trafic de l'un de ses aéronefs sur un autre de ses aéronefs en tout point des routes (changement de gabarit) ;
- f) de faire des arrêts intermédiaires en tous points situés sur le territoire de toute Partie ou en dehors de ce territoire ;
- g) de transporter du trafic en transit via le territoire de toute autre Partie ;
- h) de combiner du trafic sur le même aéronef quelle que soit l'origine de ce trafic ;
- i) de desservir plusieurs points au cours d'un seul et même service (co-terminalisation).

2.6 Il faudrait élargir ces possibilités commerciales et cette marge de manœuvre sur le plan de l'exploitation en octroyant des droits de trafic complets de troisième, quatrième et cinquième libertés pour les services tout-cargo, sans aucune restriction quant à la capacité, aux fréquences, à l'équipement de bord et au routage.

2.7 Pour l'avenir et compte tenu de l'importance croissante des chaînes logistiques mondiales, du commerce électronique et des réseaux logistiques intégrés, les États devraient procéder à l'examen des avantages potentiels de l'octroi de droits de trafic de septième liberté pour les services tout-cargo. De telles dispositions pourraient offrir une plus grande latitude aux exploitants de fret, faciliter le développement de réseaux logistiques plus efficaces et contribuer à améliorer la connectivité, la facilitation du commerce et la résilience des chaînes logistiques.

2.8 Ces dispositions peuvent contribuer de manière importante à améliorer la connectivité du fret, à renforcer l'efficacité des réseaux, à améliorer la résilience des chaînes logistiques et à soutenir le développement du commerce mondial. Qui plus est, elles tiennent compte du fait que les activités de logistique modernes sont de plus en plus intégrées et de l'importance de permettre aux exploitants d'optimiser les routes, le déploiement des capacités et la capacité de réaction au marché.

2.9 Les travaux en cours à l'OACI pour réviser et moderniser le TASA, y compris les dispositions relatives aux services tout-cargo, constituent une occasion importante pour aider les États à élaborer des cadres de réglementation qui sont mieux alignés sur les activités de fret actuelles et sur l'évolution des exigences du marché.

2.10 L'expérience du Qatar illustre les avantages que l'on peut tirer de politiques relatives à l'aviation axées sur la connectivité et de cadres modernes d'accès au marché. La transformation du Qatar en pôle mondial de la logistique et de l'aviation, soutenue par de nombreux accords internationaux relatifs au transport aérien et un solide réseau de fret, montre la contribution que le fret aérien peut apporter au développement économique, à la facilitation du commerce et à la connectivité mondiale.

3. CONCLUSION

3.1 Le fret aérien est devenu un levier stratégique du commerce mondial, du développement économique et de la résilience des chaînes logistiques. L'importance croissante du commerce électronique, des chaînes logistiques intégrées et de la logistique associée à l'expédition des marchandises d'utilité temporaire souligne la nécessité de disposer de cadres de réglementation qui rendent les activités de fret efficaces et adaptables.

3.2 Une plus grande marge de manœuvre sur le plan de l'exploitation et une libéralisation progressive des services de fret aérien peuvent contribuer à renforcer la connectivité, à améliorer l'efficacité des réseaux et à produire de meilleurs résultats économiques. Des dispositions actualisées relatives aux

services tout-cargo, notamment en ce qui concerne les activités liées au transport intermodal, les accords de coopération, la location, la liberté de fixer des tarifs et les droits de trafic, peuvent contribuer à ce que les cadres de réglementation restent adaptés aux réalités changeantes du marché.

3.3 Les États devraient continuer d'examiner et de moderniser les accords d'accès au marché applicables aux services tout-cargo, tout en tenant dûment compte des perspectives d'amélioration de la marge de manœuvre et de l'accès au marché, y compris les droits de trafic de septième liberté. De tels efforts contribueront à mettre en place des chaînes logistiques plus résilientes, à renforcer les liens commerciaux et à créer une économie mondiale davantage interconnectée.

3.4 Les travaux en cours à l'OACI sur la libéralisation du transport aérien et l'actualisation des éléments indicatifs réglementaires constituent une occasion importante pour aider les États à élaborer des stratégies en matière de réglementation qui tiennent compte de l'évolution du rôle du fret aérien et favorisent sa contribution continue au développement économique mondial.

— FIN —