ATConf/7-WP/216
18/11/26

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

PROJET DE RAPPORT

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

Note : la Conférence examine ce point en trois parties : A) Connectivité et libéralisation de l'accès aux marchés ; B) Concurrence ; C) Libéralisation des services de fret aérien.

Partie A : Connectivité et libéralisation de l'accès aux marchés

3.2.1 DOCUMENTATION

3.2.1.1 Dans la note WP/5, le Secrétariat examine l'état actuel de la connectivité aérienne mondiale et s'intéresse aux facteurs déterminants de cette connectivité sur les marchés internationaux du transport aérien. La note passe en revue les principales contraintes réglementaires, opérationnelles et commerciales qui affectent la connectivité, ainsi que les évolutions récentes qui influent sur la résilience et la durabilité du secteur. Elle fait un certain nombre de propositions pratiques qui permettraient concrètement aux États d'optimiser la connectivité en optant pour une libéralisation de l'accès aux marchés, un renforcement de la coopération régionale, des mesures ciblées pour soutenir les marchés sous-desservis et des cadres réglementaires et économiques plus réactifs. Elle invite la Conférence à formuler des recommandations encourageant les États à faciliter l'accès aux marchés, à intensifier la coopération régionale et interrégionale, à améliorer la connectivité sur les marchés sous-desservis, et à appuyer la poursuite des efforts déployés par l'OACI pour donner des orientations générales et apporter un soutien à la mise en œuvre.

3.2.1.2 La note WP/170, présentée par l'Argentine, met en avant la difficulté qu'ont les États à identifier et joindre les points de contact compétents en charge des négociations bilatérales et multilatérales sur les services aériens ; elle relève que les canaux diplomatiques ne s'avèrent pas toujours efficaces et que les États ne participent pas tous aux conférences sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN) de l'OACI. À la lumière de l'expérience acquise dans le cadre desdites conférences, la note propose que l'OACI établisse et tienne à jour un annuaire numérique des points de contact nationaux désignés, qui indiquerait leur nom, leur fonction et leurs coordonnées, afin de faciliter la communication et d'accroître l'efficacité des négociations interétatiques sur les services aériens.

3.2.1.3 Dans la note WP/79, le Brésil, avec l'appui de 19 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)[1], compare plusieurs initiatives régionales de libéralisation du transport aérien en Amérique du Sud, en Afrique et en Europe, en faisant ressortir leur contribution à l'amélioration de la connectivité, à une concurrence accrue et à une meilleure intégration économique. La note souligne que la libéralisation peut suivre différents modèles reflétant des niveaux divers d'intégration réglementaire et relève que les disparités réglementaires pourraient s'avérer problématiques pour la coopération interrégionale future. Elle propose que l'OACI procède à une étude comparative des initiatives de libéralisation régionale afin de dégager les principes communs, les bonnes pratiques et les options stratégiques susceptibles de favoriser une plus grande compatibilité réglementaire et une future intégration interrégionale. La note encourage également la poursuite d'échanges de données d'expérience

[1] Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

entre les États et appelle également l'OACI à affiner ses orientations et à intensifier ses activités de renforcement des capacités dans ce domaine.

3.2.1.4 Dans le cadre de la note WP/80, le Brésil, avec l'appui de 19 États membres de la CLAC[2], analyse l'évolution du cadre de réglementation économique du transport aérien international et fait valoir que, si la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) demeure un solide fondement propice à un développement sûr, sécurisé et ordonné de l'aviation civile internationale, le cadre réglementaire économique issu des accords bilatéraux sur les services aériens pourrait limiter la concurrence, les investissements, l'innovation et la connectivité. La note établit une comparaison avec le cadre commercial libéralisé régissant le transport maritime international, qui fait ressortir les limites potentielles liées aux restrictions d'accès aux marchés, de prise de contrôle par des intérêts étrangers, de cabotage et de désignation des compagnies aériennes. Elle recommande à l'OACI d'examiner les facteurs qui, dans l'actuel cadre de réglementation économique, pourraient limiter la libéralisation du transport aérien international et de voir si d'autres solutions permettraient de rendre le secteur de l'aviation plus efficace, plus concurrentiel et plus libéralisé.

3.2.1.5 La note WP/29, présentée par la Chine, souligne l'importance de la collaboration intersectorielle pour l'amélioration de la connectivité aérienne internationale et des services destinés aux passagers à l'arrivée. Elle met en avant, à la lumière de l'expérience acquise par ce pays à la faveur de ses efforts déployés pour favoriser la reprise et l'expansion des services aériens internationaux, le rôle de la coopération intersectorielle qui s'est mise en place entre différents acteurs - la filière aéronautique, les affaires étrangères, les services de l'immigration, les douanes, le tourisme, les milieux financiers et l'industrie des transports. La coopération a surtout cherché à améliorer la connectivité aérienne, les accords en matière de visas et de transit, les services de paiement, le développement du tourisme et le transport intermodal air-rail. La note insiste sur le fait que la viabilité de la connectivité aérienne ne dépend pas seulement des services de transport aérien et des droits de trafic, mais aussi de l'ensemble de la chaîne de valeur du voyage sur laquelle reposent les déplacements des passagers. Elle propose que l'OACI, en coopération avec ONU Tourisme, l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC), élabore une boîte à outils qui puisse être utilisée, à titre volontaire, pour favoriser la coordination intersectorielle et la connectivité aérienne. Elle encourage également les États à envisager, pour ceux qui le souhaitent, des ensembles de mesures de coopération en matière de connectivité et à lancer des initiatives pilotes adaptées à leurs spécificités nationales, avec le soutien des bureaux régionaux de l'OACI, le cas échéant.

3.2.1.6 Dans la note WP/130, la République populaire démocratique de Corée s'inquiète des mesures qui, selon ce document, empêchent certains États de participer pleinement aux activités de l'aviation civile internationale et de bénéficier de programmes et services de coopération technique. Invoquant le principe de non-discrimination inscrit dans la Convention de Chicago, la note affirme que de telles mesures pourraient être un frein à la connectivité aérienne, au développement économique et à la résilience. Elle met également en avant les efforts engagés par la République populaire démocratique de Corée pour moderniser son infrastructure et ses capacités dans le domaine de l'aviation civile. La note invite la Conférence à prendre acte des questions soulevées, à faire écho dans sa déclaration aux préoccupations relatives aux pratiques susceptibles d'entraver la connectivité aérienne mondiale et le développement de l'aviation civile internationale, et à recommander à l'Assemblée et au Conseil de l'OACI d'envisager des mesures visant à lutter contre de telles pratiques.

[2] Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

3.2.1.7 Dans la note WP/151, El Salvador, avec l'appui de 17 États membres de la CLAC[3], met en évidence le rôle des accords régionaux mis en place pour améliorer la connectivité, l'accessibilité financière et la résilience du transport aérien. Se référant à l'expérience acquise lors de la mise en œuvre par El Salvador, le Guatemala et le Honduras des Règlements relatifs au développement des activités aériennes et aéroportuaires (CA-4) qui traitent les liaisons intrarégionales comme des liaisons nationales, suppriment les redevances aéroportuaires internationales et confèrent une plus grande flexibilité pour les droits de trafic, la note souligne l'absence d'orientations de l'OACI relatives aux programmes régionaux intégrés de transport aérien, en particulier pour ce qui concerne les frais et redevances, la gestion des données sur les passagers ainsi que les dispositifs coordonnés en matière d'accessibilité et de gestion de crise. Elle invite la Conférence à prendre conscience de la nécessité de disposer d'orientations de l'OACI portant sur les marchés aéronautiques communs et les accords relatifs aux « ciels sans discontinuité », suggère de voir dans quelle mesure les modèles de corridors intrarégionaux pourraient être considérés comme des pratiques potentielles optimales et sollicite la mise à jour du Doc 9626 et du Doc 9957, ainsi que du Programme d'identification des voyageurs (TRIP), afin de favoriser la mise en place de marchés communs de l'aviation, de guichets uniques régionaux pour les données et de protocoles d'accessibilité intrarégionaux.

3.2.1.8 Dans la note WP/149, la Guinée équatoriale, le Nigéria, le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), l'Association des services aériens (ASA World), le Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA) et le Conseil international de coordination des associations des industries aérospatiales (ICCAIA) soulignent l'importance que revêtent des formes diverses et complémentaires de transport aérien pour un système international de transport aérien résilient et inclusif. La note met l'accent sur la contribution des services aériens régionaux et communautaires, de l'aviation d'affaires et de l'aviation générale, des vols charter et des opérations tout-cargo, ainsi que de la mobilité aérienne avancée (AAM), relevant que ces formes d'aviation répondent à des marchés et besoins opérationnels différents, notamment les populations éloignées et mal desservies, et accroissent la résilience du système en cas de crises. Elle insiste sur la nécessité d'opter pour des approches économiques et réglementaires proportionnées et adaptées à l'objectif visé qui tiennent compte des différences dans les modes d'exploitation, tout en promouvant l'accès opérationnel et en améliorant les infrastructures. Elle appelle l'OACI à privilégier de telles approches dans ses directives de politique générale et à élaborer des lignes directrices à l'intention des États afin d'encourager l'accès opérationnel, la mise en place d'infrastructures et de cadres réglementaires permettant de renforcer la connectivité, la résilience et le développement économique durable, dans le droit fil de l'objectif voulant qu'*aucun pays ne soit laissé de côté* (NCLB).

3.2.1.9 La note WP/156, présentée par le Paraguay avec l'appui de 18 États membres de la CLAC[4], porte sur l'Accord de libéralisation du transport aérien en Amérique du Sud (ALAS), qu'elle considère comme un instrument destiné à favoriser la création d'un ciel unique sud-américain grâce à la libéralisation progressive des services aériens, à la facilitation institutionnelle et à l'harmonisation de la réglementation. La note présente l'accord ALAS comme une approche souple et progressive, adaptée aux spécificités juridiques et institutionnelles des États participants, et qui a pour but de renforcer la connectivité, de favoriser la concurrence loyale et d'accroître la résilience du transport aérien au plan régional. Elle invite la Conférence à voir dans l'accord ALAS une illustration de l'engagement des États sud-américains en faveur d'une libéralisation régionale, à recommander à l'OACI d'élaborer un instrument modèle permettant à ceux qui le souhaitent d'appuyer l'intégration régionale du transport aérien et son harmonisation réglementaire, et à demander à l'OACI de mettre en place une initiative volontaire de renforcement des

[3] Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Costa Rica, Cuba, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

[4] Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Pérou, République dominicaine et Uruguay.

capacités pour les États intéressés par la libéralisation régionale, incluant la formation, l'assistance technique et la coopération entre pairs. Elle encourage également le partage des connaissances et compétences, des enseignements à retenir et des pratiques interétatiques optimales.

3.2.1.10 Dans la note WP/95, la Fédération de Russie se dit préoccupée par l'incidence des mesures unilatérales sur le transport aérien international, faisant valoir qu'elles pourraient nuire à la connectivité aérienne, à la concurrence loyale, au tourisme, au développement économique et à la libéralisation du transport aérien international. La note souligne qu'il importe de préserver un cadre non discriminatoire et équitable pour le développement du transport aérien international, qui soit conforme aux principes de la Convention de Chicago, et de veiller à ce que l'OACI demeure une organisation impartiale et technique, non politisée. Elle prie la Conférence d'inviter l'OACI à évaluer et analyser les effets de telles mesures sur le transport aérien international et à formuler des conclusions et recommandations en ce sens. Elle suggère également de constituer une équipe spéciale pour appuyer ces mesures en évaluant leurs effets sur le développement durable et la libéralisation du transport aérien international, la concurrence loyale et les droits des consommateurs.

3.2.1.11 La note WP/54, présentée par le Togo au nom des États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)[5], relate la place occupée par le marché unique du transport aérien africain (MUTAA) dans la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro (DY) et passe en revue les problèmes liés à la traduction des engagements de libéralisation en un accès aux marchés réels et commercialement exploitables. Tout en relevant que les accords de libéralisation régionaux et plurilatéraux mis en place dans différentes régions ont facilité un accès plus large et une connectivité accrue aux marchés, la note s'intéresse plus particulièrement à la façon dont ils ont été traduits dans les faits en Afrique, et notamment aux enseignements tirés de la mise en œuvre de la MUTAA et à l'expérience nationale togolaise, qui illustre l'importance que revêtent l'octroi d'autorisations en temps voulu, l'exercice efficace des droits de trafic, les garanties réglementaires et le suivi de la performance. La note souligne que l'efficacité de la libéralisation devrait être évaluée en fonction des résultats opérationnels et économiques plutôt que des seuls engagements formels. Elle demande à la Conférence de prendre acte de ce que les accords régionaux et plurilatéraux de libéralisation peuvent constituer des voies concrètes vers une plus grande ouverture des marchés, d'appeler l'OACI à renforcer ses lignes directrices, les outils d'analyse, les évaluations comparatives, le partage des connaissances et le renforcement des capacités, et d'encourager les États à traduire leurs engagements de libéralisation en un accès effectif aux marchés et à partager les résultats de leur mise en œuvre avec l'OACI et les organismes régionaux.

3.2.1.12 Dans la note WP/139, les Émirats arabes unis soulignent qu'il importe de poursuivre la libéralisation du transport aérien international afin d'étendre l'accès aux marchés, d'accroître la connectivité et d'élargir le choix des consommateurs. La note explique que les contextes économiques, les cadres réglementaires et les politiques aéronautiques diffèrent selon les États et met en avant qu'il conviendrait de tenir compte des mécanismes nationaux, bilatéraux et régionaux existants lors de l'examen des dispositions qu'il est envisagé d'inclure dans les accords sur les services aériens. Elle considère par ailleurs que les lignes directrices de l'OACI, notamment le modèle d'accord sur les services aériens (TASA), doivent rester flexibles, neutres et non contraignantes, et que les approches réglementaires nationales ou régionales, ou les dispositions des traités élaborées en dehors du cadre de l'OACI, ne sauraient apparaître comme une référence de portée mondiale applicable aux accords bilatéraux. La note demande à

[5] Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

la Conférence de réaffirmer l'importance de la libéralisation et de l'élargissement de l'accès aux marchés, de prendre acte de ce que les approches réglementaires nationales ou régionales ou les dispositions des traités élaborées en dehors du cadre de l'OACI ne sont pas nécessairement adaptées pour servir de références internationales mondiales applicables aux accords bilatéraux sur les services aériens, et de réaffirmer que les États conservent une marge de manœuvre dans la définition des dispositions applicables à leurs relations bilatérales en matière de transport aérien et dans leur utilisation des éléments indicatifs de l'OACI.

3.2.1.13 La note WP/103, présentée par l'Uruguay avec l'appui de 19 États membres de la CLAC[6], porte sur l'expérience de ladite Commission concernant la libéralisation des services combinés passagers–fret–poste réalisée dans le cadre d'un protocole d'entente volontaire qui accorde des droits de trafic réciproques jusqu'à la Sixième Liberté de l'Air tout en complétant les accords bilatéraux et multilatéraux existants. Elle considère que cet instrument constitue une approche pragmatique et progressive de la libéralisation, qui se distingue par des procédures d'adhésion et de retrait simplifiées, et constate qu'il serait potentiellement en mesure d'élargir la connectivité régionale, de renforcer la résilience du réseau aérien et de préserver la concurrence en cas de crises économiques, sanitaires ou opérationnelles. Elle met également en avant l'intérêt qu'il y aurait à élaborer un cadre plus uniforme afin d'éviter la fragmentation réglementaire qui résulte de l'existence de multiples accords régionaux. Elle demande à la Conférence de prendre note de l'expérience de la CLAC et recommande au Conseil de charger le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) d'élaborer un modèle d'instrument à caractère volontaire qui tienne compte de l'expérience de ladite Commission et d'autres initiatives régionales, afin de faciliter la libéralisation des services combinés passagers-fret-poste.

3.2.1.14 Dans la note WP/145, l'Association des services aériens (ASA World), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et la Fédération internationale des associations de pilotes de lignes (IFALPA) expliquent en quoi les agréments, appels d'offres et cadres commerciaux pour les services d'assistance en escale influent sur la sécurité, la stabilité des effectifs, la résilience opérationnelle et les investissements. La note relève que le secteur a subi des pressions financières ces dernières années malgré l'accroissement des besoins opérationnels, ce qui s'est traduit par des difficultés en termes de rétention des effectifs, de formation et d'investissements dans les équipements. Elle fait valoir que ces résultats sont dus, pour beaucoup, à la conception du marché, notamment aux critères de sélection des prestataires, au nombre et à la durée des agréments, ainsi qu'à la répartition contractuelle des risques. Elle préconise de mettre en place des mécanismes qui accordent une importance appropriée, non pas seulement au prix, mais aussi aux résultats en matière de sécurité, à la compétence des personnels, à la qualité du service et aux conditions d'emploi. Elle demande à l'OACI d'élaborer des orientations sur les aspects économiques et la conception du marché de l'assistance en escale, et de continuer à soutenir les normes internationales du travail pertinentes. Elle exhorte également les États et les exploitants aéroportuaires à adopter des cadres en matière d'agréments, d'appels d'offres et de contrats qui favorisent la sécurité, la compétence des personnels, les conditions d'emploi, les investissements et la résilience opérationnelle, et appelle les États à garantir des pratiques commerciales équilibrées et le maintien de personnels qualifiés lors des changements de prestataires.

3.2.1.15 Dans la note WP/115, l'Organisation internationale du travail (OIT), l'ITF et l'IFALPA abordent le rôle que jouent les garanties sociales et les garanties liées au travail dans la libéralisation ordonnée et durable du transport aérien international. Rappelant les principes et recommandations adoptés lors des précédentes conférences mondiales de transport aérien ainsi que les conclusions et recommandations formulées par l'OIT en 2023 pour le secteur de l'aviation civile, cette note expose les

[6] Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine et Venezuela (République bolivarienne du).

implications que pourraient entraîner la libéralisation, les nouveaux modèles d'entreprise, l'évolution structurelle en matière de propriété et le regroupement des acteurs du secteur en termes d'emploi, de protection sociale et de supervision réglementaire. Elle relève que les accords sur les services aériens comportent à présent de plus en plus souvent des dispositions relatives aux questions sociales et au travail, et soutient les travaux que mène actuellement l'ATRP en vue de l'éventuelle inclusion dans le TASA d'un article facultatif sur les aspects sociaux et liés au travail. Elle demande à la Conférence de réaffirmer et de s'appuyer sur les principes et recommandations relatifs aux questions sociales et au travail, d'encourager dans la version mise à jour du TASA l'inclusion d'un article facultatif sur les aspects sociaux et liés au travail, et d'inciter les États membres à poursuivre la mise en place de dispositifs juridiques et institutionnels et l'harmonisation progressive de cadres réglementaires intégrant des garanties en matière de travail décent alignées sur les Principes et droits fondamentaux au travail de l'OIT.

3.2.2 **ANALYSE**

3.2.2.1 La Conférence passe en revue les approches qui permettraient d'optimiser la connectivité aérienne mondiale et d'accroître la résilience des réseaux internationaux de transport aérien. Les participants ont conscience que la connectivité résulte d'une combinaison de facteurs réglementaires, opérationnels, commerciaux et plus largement écosystémiques, et que la libéralisation de l'accès aux marchés risque de ne pas suffire, à elle seule, à surmonter en toutes circonstances les obstacles auxquels elle se heurte. Ils soulignent l'importance qu'il convient d'accorder à des cadres réglementaires prévisibles, porteurs et adaptés, à une coordination efficace entre les autorités aéronautiques et non aéronautiques, ainsi qu'à des politiques destinées à promouvoir une connectivité qui profite aux marchés isolés, mal desservis et géographiquement défavorisés.

3.2.2.2 La Conférence examine les faits nouveaux intervenus en termes de libéralisation de l'accès aux marchés et d'intégration régionale du transport aérien. Les participants se disent largement favorables à la poursuite de la libéralisation progressive du transport aérien international, qu'ls considèrent comme un moyen de renforcer la connectivité, la concurrence et la croissance durable du secteur. Ils se prononcent également pour des approches progressives de la libéralisation qui tiennent compte du contexte, des objectifs stratégiques et des niveaux de préparation propres aux différents pays. Ils font état d'initiatives régionales et plurilatérales, qui sont autant d'approches concrètes susceptibles de contribuer à étendre l'accès aux marchés, à améliorer la connectivité et à affermir la coopération régionale. La Conférence considère que les États peuvent adopter des approches différentes en matière de libéralisation et souligne qu'ils conservent la marge de manœuvre qui leur est nécessaire pour déterminer le rythme, la portée et la forme de libéralisation les mieux adaptés à leurs politiques de transport aérien. Plusieurs délégués observent qu'il n'existe pas de modèle unique de libéralisation applicable à l'ensemble des situations. La Conférence met par ailleurs en avant qu'il importe de faire en sorte que les engagements en matière de libéralisation se traduisent par un accès aux marchés efficace et commercialement viable grâce à l'exercice pratique des droits de trafic convenus et à une coopération réglementaire appropriée entre les États.

3.2.2.3 La Conférence salue la contribution que diverses activités aéronautiques, notamment les services aériens régionaux et communautaires, l'aviation d'affaires et l'aviation générale, les opérations tout-cargo et les activités émergentes dans le secteur de l'aviation, apportent à l'élargissement de l'accès aux marchés et au renforcement de la résilience des réseaux. Elle constate à cet égard que les services de soutien efficaces, en ce compris les services d'assistance en escale, jouent un rôle important pour assurer des opérations de transport aérien sûres, fiables et résilientes. Tout en exprimant leur soutien aux mesures visant à renforcer la résilience opérationnelle, certains délégués attirent l'attention sur la nécessité de

préserver la concurrence, la souplesse commerciale et la capacité de réaction au marché, et de disposer de plateformes d'échanges d'expérience et de bonnes pratiques pour accroître la connectivité et la résilience.

3.2.2.4 La Conférence aborde également les considérations relatives aux questions sociales et de travail liées à la libéralisation du transport aérien international. Les avis divergent sur la mesure dans laquelle de telles considérations devraient être prises en compte dans la politique et les éléments indicatifs de l'OACI et, le cas échéant, dans les accords sur les services aériens. Certaines délégations souhaitent que des dispositions à caractère facultatif concernant lesdites questions continuent d'être élaborées, notamment dans le cadre de l'examen en cours du modèle d'accord OACI sur les services aériens (TASA), observant qu'elles peuvent contribuer au développement durable du transport aérien international. D'autres font valoir que les questions sociales et de travail relèvent principalement des politiques nationales et mettent en garde contre l'établissement d'un lien entre ces considérations et les droits ou conditions d'accès aux marchés. Nonobstant les différences de points de vue quant à l'approche appropriée, plusieurs délégations insistent sur la nécessité de préserver le caractère volontaire, non contraignant et technique des éléments indicatifs de l'OACI.

3.2.2.5 La Conférence passe en revue les mesures pratiques visant à soutenir la mise en œuvre de la libéralisation et à renforcer la coopération réglementaire interétatique. Les participants soulignent que la politique et les éléments indicatifs de l'OACI, y compris le TASA, demeurent pertinents et constituent des outils souples et pratiques pour promouvoir l'accès aux marchés, la libéralisation et l'intégration régionale. Ils se disent favorables à la poursuite des travaux de l'OACI sur les orientations générales, le soutien à la mise en œuvre, le renforcement des capacités et l'échange de données d'expérience et de bonnes pratiques. La Conférence apporte son appui aux initiatives visant à faciliter la communication et la coordination relatives aux négociations sur les services aériens, notamment aux mesures ayant pour but de mieux identifier les points de contact nationaux compétents. De nombreux délégués soulignent que les instruments et les éléments indicatifs de l'OACI doivent conserver un caractère volontaire et non contraignant, et demeurer suffisamment souples pour tenir compte des différences dans les contextes et les approches en matière de libéralisation propres à chaque pays.

3.2.2.6 Les participants à la Conférence procèdent à un échange de vues sur des questions relatives à la coopération internationale, à la connectivité aérienne et à la participation à des activités dans le domaine de l'aviation civile internationale. Différents points de vue sont exprimés concernant les facteurs susceptibles d'influer sur la connectivité, la coopération technique et la capacité des États à participer aux activités et programmes dans le domaine de l'aviation civile internationale et à en tirer profit. Certains délégués expriment des préoccupations concernant ces facteurs et leurs incidences potentielles sur la connectivité, le développement économique et la résilience. De nombreux autres délégués estiment que les questions soulevées ont déjà été traitées soit dans le cadre des processus existants de l'OACI, soit hors du cadre de la Conférence.

3.2.2.7 La Conférence prend note des notes d'information WP/107 présentée par la Colombie avec l'appui de 17 États membres de la CLAC, WP/127 présentée par la Colombie avec l'appui de 16 États membres de la CLAC, WP/154 présentée par Cuba, WP/186 présentée par le Kazakhstan, WP/184 présentée par le Venezuela et 15 États membres de la CLAC, et WP/195 présentée par l'IBAC.

3.2.3 CONCLUSION

3.2.3.1 Sur la base de la documentation examinée et des délibérations tenues dans le cadre du point 3.2, partie A, de l'ordre du jour, la Conférence formule les conclusions suivantes :

a) le renforcement de la connectivité aérienne demeure un objectif majeur des politiques relatives au transport aérien international et contribue à la croissance économique, au commerce, au tourisme et au développement durable. Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire de disposer de cadres réglementaires et opérationnels favorables, d'une coopération efficace entre les parties prenantes, et de mesures répondant aux besoins des marchés isolés, mal desservis et à faible demande ;

b) une libéralisation progressive du transport aérien international peut contribuer à renforcer la connectivité, la concurrence, l'intégration régionale et la croissance durable du secteur. La Conférence prend note du fait que les États ont la possibilité d'appliquer différents principes en matière de libéralisation en fonction de leur situation nationale, de leurs objectifs politiques et de leur degré de préparation, et que les retombées de la libéralisation sont fonction de la mise en œuvre effective et de l'utilisation concrète des possibilités d'accès aux marchés ;

c) les initiatives régionales et plurilatérales en matière de libéralisation constituent une expérience utile pour faire progresser l'accès aux marchés, la connectivité et la coopération réglementaire, et illustrent différentes approches que les États peuvent adopter pour atteindre leurs objectifs de libéralisation ;

d) les considérations relatives à l'emploi et aux avantages sociaux demeurent pertinentes dans les débats sur la durabilité du transport aérien international, tout en étant liées au fait que les États ont la possibilité d'adopter des approches différentes pour résoudre ces questions, en fonction de leur contexte national et de leurs cadres politiques ;

e) les documents d'orientation et les éléments indicatifs de l'OACI, notamment les modèles d'accords OACI sur les services aériens (TASA), continuent de jouer un rôle important pour favoriser la libéralisation, la coopération réglementaire et la modernisation des cadres régissant le transport aérien international. La Conférence prend également compte de l'importance de l'assistance technique, des outils pratiques de mise en œuvre, d'une meilleure communication entre les États et de l'échange d'expériences et de bonnes pratiques pour appuyer les efforts visant à faire progresser les objectifs en matière de connectivité aérienne et d'accès aux marchés, notamment en facilitant les échanges entre les autorités chargées des négociations relatives aux services aériens ;

f) les États sont encouragés à continuer de mettre en place des mesures visant à favoriser la connectivité aérienne, la coopération technique, la croissance du transport aérien international et la conformité vis-à-vis de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

3.2.4 **RECOMMANDATION**

Recommandation 3.2/1 — Renforcer la connectivité aérienne par des cadres économiques et réglementaires de l'aviation novateurs pour le transport aérien international : connectivité et libéralisation de l'accès aux marchés

La Conférence recommande :

a) que les États continuent à promouvoir la « Vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international » en passant par une libéralisation progressive, dans le cadre d'accords bilatéraux, régionaux, plurilatéraux et multilatéraux, en fonction de la situation nationale, des objectifs politiques et du niveau de préparation de chaque État ;

b) que les États prennent des mesures visant à garantir que les droits d'accès au marché convenus puissent être exercés de manière efficace et commerciale, notamment en traitant dans les délais les autorisations et les agréments et en supprimant les obstacles administratifs et réglementaires susceptibles d'en limiter l'utilisation ;

c) que les États renforcent la connectivité aérienne en s'appuyant sur des cadres réglementaires proportionnés et adaptés, sur une coordination intersectorielle et sur des mesures ciblées visant à favoriser la connectivité dans des marchés éloignés, mal desservis et à faible demande, notamment les PMA, les PDSL et les PEID ;

d) que les États et les organisations régionales soient encouragés à favoriser l'échange d'expériences et de pratiques exemplaires en matière de libéralisation de l'accès aux marchés, d'initiatives d'intégration régionale et de mise en œuvre concrète des engagements de libéralisation ;

e) que l'OACI poursuive l'examen et l'actualisation de ses documents d'orientation et de ses éléments indicatifs, y compris de ses modèles d'accords OACI sur les services aériens (TASA), afin de tenir compte de l'évolution du marché, des expériences régionales et des besoins des États, et renforce le soutien apporté aux États en matière de mise en œuvre grâce à l'assistance technique, aux activités de renforcement des capacités, aux outils pratiques de mise en œuvre et à des mécanismes améliorés de mise en commun des renseignements ;

f) que l'OACI établisse et tienne à jour un annuaire numérique répertoriant les points de contact désignés par les États membres pour les négociations relatives aux services aériens, afin de faciliter la communication et la coordination entre les États ;

g) que les États poursuivent la mise en place de mesures visant à favoriser la connectivité aérienne, la coopération technique, la croissance durable du transport aérien international et la conformité vis-à-vis de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Partie B : Concurrence

3.2.5 DOCUMENTATION

3.2.5.1 La note WP/96, présentée par le Chili avec l'appui de 18 États membres de la CLAC[7], examine le rôle des politiques de concurrence et des institutions compétentes en la matière pour garantir la concrétisation effective des promesses de la libéralisation du transport aérien. Elle souligne le fait que, outre la garantie d'une concurrence loyale entre les transporteurs de différents États, les cadres réglementaires en matière de concurrence devraient prendre en compte l'attribution, au niveau national, des droits de trafic limités, en précisant que les restrictions sur la fréquence et les mécanismes d'attribution peuvent avoir une incidence sur l'accès au marché, la concurrence et la concrétisation des avantages découlant des accords sur les services aériens (ASA). S'appuyant sur l'expérience du Chili, la note décrit des principes en matière de pratiques exemplaires pour l'attribution de droits de trafic limités, notamment des attributions à durée déterminée, des mécanismes d'attribution transparents et concurrentiels, des prescriptions en matière d'utilisation effective et une coordination renforcée entre les autorités de l'aviation et celles chargées de la concurrence. Elle encourage aussi les États à renforcer et à appliquer des politiques de concurrence à l'attribution des droits de trafic et à intégrer les principes de concurrence dans les accords sur les services aériens (ASA) ; elle propose en outre que l'OACI élabore des éléments indicatifs à ce sujet, une clause type relative à la concurrence ainsi que des mécanismes visant à promouvoir la coopération entre les autorités de la concurrence.

3.2.5.2 Dans la note de travail WP/71, le Nigéria, au nom des 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)[8], présente la position de l'Afrique sur la concurrence loyale et les capacités réglementaires sur les marchés libéralisés du transport aérien. La note souligne que la mise en œuvre réussie de la Décision de Yamoussoukro (YD) et du marché unique du transport aérien africain (MUTAA) repose sur des règles de concurrence efficaces, des conditions de concurrence équitables, des mesures appropriées de protection des consommateurs et des régulateurs économiques compétents et indépendants. Tout en mettant en avant le cadre continental de concurrence existant en Afrique, tel qu'il est défini dans l'annexe 5 de la Décision de Yamoussoukro, la note relève les défis liés à la concentration du marché, à la concurrence subventionnée, à la capacité à faire respecter la réglementation, à l'indépendance institutionnelle, à l'harmonisation et aux lacunes réglementaires. Elle invite l'OACI à renforcer et à actualiser ses lignes directrices mondiales et ses bonnes pratiques en matière de concurrence dans le transport aérien international, à mettre au point des outils concrets et des programmes de renforcement des capacités afin de faciliter l'évaluation de la concurrence, la surveillance des marchés et l'application de la réglementation, ainsi qu'à fournir une assistance technique ciblée pour favoriser la concurrence et les capacités de réglementation économique, en particulier dans les pays en développement et sur les marchés régionaux émergents de l'aviation.

3.2.5.3 Dans la note de travail WP/16, la République de Corée présente les questions administratives et opérationnelles que les administrations de l'aviation civile (AAC) sont parfois tenues de régler dans le contexte des fusions d'entreprises de transport aérien, en particulier lorsque plusieurs territoires sont concernés. La note souligne qu'au-delà de l'approbation de la fusion, les autorités de

[7] Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine et Uruguay.

[8] Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

l'aviation peuvent devoir traiter diverses questions liées à la réglementation, à l'exploitation et à la sécurité. Elle indique en outre que les différences entre les procédures nationales peuvent entraîner des retards, des coûts supplémentaires et des incertitudes juridiques ou opérationnelles, tandis que la rareté relative des fusions d'entreprises de transport aérien limite les possibilités d'acquisition d'une expérience pratique par les autorités. Des orientations existantes de l'OACI portent sur les exigences en matière de propriété, de contrôle et de désignation ; toutefois, la note fait état d'une absence de documents de référence pratiques sur les procédures administratives et opérationnelles liées aux fusions approuvées d'entreprises de transport aérien. Soulignant l'importance de processus rapides et coordonnés pour soutenir la connectivité et la résilience du système, en particulier en période de crise et de reprise structurelle, la note demande à la Conférence d'encourager les États à mettre en commun leurs expériences et à inviter l'OACI à élaborer, à partir de cas réels, des documents de référence pratiques destinés à aider les autorités de l'aviation à gérer les fusions d'entreprises de transport aérien et la coordination internationale sur cette question.

3.2.6 **ANALYSE**

3.2.6.1 La Conférence examine les questions relatives à l'attribution de droits de trafic limités et à leurs implications pour la concurrence sur les marchés du transport aérien international, telles que mises en évidence dans la note WP/96. Les délégués expriment leurs vues sur le rôle des États dans l'attribution de droits de trafic et sur le lien entre cette attribution et la concurrence. Plusieurs délégués soulignent que l'attribution de droits de trafic relève des politiques nationales et des cadres réglementaires des États. Dans cette optique, certains estiment que les orientations existantes de l'OACI offrent déjà une souplesse suffisante aux États et qu'il ne faut pas inclure de dispositions supplémentaires relatives à l'attribution de droits de trafic dans le modèle d'accord OACI sur les services aériens (TASA), ces questions étant régies par les cadres nationaux des États.

3.2.6.2 La Conférence examine aussi la question de la concurrence loyale et de la supervision réglementaire des marchés, comme l'indique la note WP/71. La note reçoit un large soutien, car elle met en avant la question importante de la supervision de la concurrence sur les marchés libéralisés du transport aérien international. Les délégués conviennent que les avantages de la libéralisation ne peuvent être pleinement mis à profit sans cadres de concurrence effectifs, une supervision réglementaire des marchés et des capacités de réglementation économique suffisantes. Les débats font ressortir l'importance de renforcer les capacités institutionnelles et réglementaires afin de lutter contre les pratiques susceptibles de nuire à la concurrence loyale, en particulier dans les pays en développement et sur les marchés régionaux émergents de l'aviation. Les délégués se disent aussi favorables à ce que l'OACI continue d'offrir son assistance par des orientations pratiques, des outils, des formations et un soutien au renforcement des capacités sur la question du cadre de la concurrence. Certains délégués soulignent la pertinence des considérations sociales et des considérations relatives au travail dans l'optique des politiques de libéralisation et de concurrence.

3.2.6.3 La Conférence se penche aussi sur la question des fusions entre entreprises de transport aérien et de la coordination réglementaire, comme l'indique la note WP/16. Les participants examinent les implications sur les plans administratif, opérationnel et réglementaire des fusions entre entreprises de transport aérien, en particulier lorsque plusieurs territoires sont concernés. Les délégués constatent l'importance de la coordination, de l'échange d'informations et de procédures claires entre les autorités compétentes pour faciliter la mise en œuvre des fusions approuvées entre entreprises de transport aérien. Il est noté que les fusions entre entreprises de transport aérien sont relativement rares et que la mise en commun d'expériences concrètes et de leçons du passé peut aider les États à relever les défis qui en découlent. Certains délégués soulignent que l'évaluation des questions ne relevant pas des aspects

techniques et réglementaires de l'aviation devrait rester du ressort des autorités compétentes concernées. La question de l'échange d'expériences et de bonnes pratiques entre les États reçoit un accueil favorable, mais certains délégués n'appuient pas l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires par l'OACI au sujet des fusions entre entreprises de transport aérien.

3.2.7 **CONCLUSION**

3.2.7.1 Sur la base de la documentation examinée et des délibérations tenues dans le cadre du point 3.2, partie B, de l'ordre du jour, la Conférence formule les conclusions suivantes :

a) des cadres de concurrence effective, une supervision réglementaire des marchés et une capacité de réglementation économique sont essentiels pour garantir une concurrence loyale et tirer parti des avantages de la libéralisation ;

b) l'attribution de droits de trafic limités devrait s'inscrire dans les cadres politique et réglementaire des États, afin de favoriser leur utilisation effective et de remédier aux situations dans lesquelles les droits attribués restent inutilisés ;

c) la coordination, l'échange d'informations et des procédures claires entre les autorités compétentes facilitent la mise en œuvre sur les plans administratif et opérationnel des fusions approuvées entre entreprises de transport aérien ;

d) les orientations pratiques, les outils, les formations et le renforcement des capacités offerts par l'OACI, en collaboration avec le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP), aident les États à traiter les questions relatives à la concurrence, en particulier pour les pays en développement et les marchés régionaux émergents de l'aviation ;

e) l'échange permanent de bonnes pratiques et d'expériences entre les États contribue à la mise en œuvre effective des politiques et mesures en matière de concurrence ;

f) les États devraient continuer à mettre en commun leurs expériences et leurs bonnes pratiques en matière de concurrence au moyen de la plateforme-recueil de l'OACI sur la concurrence.

3.2.8 **RECOMMANDATION**

Recommandation 3.2/2 — Renforcer la connectivité aérienne par des cadres économiques et réglementaires de l'aviation novateurs pour le transport aérien international : concurrence

La Conférence recommande :

a) que les États renforcent la supervision réglementaire des marchés et leurs capacités de réglementation économique afin de lutter contre les pratiques susceptibles de nuire à la concurrence loyale, en tenant compte de leurs circonstances nationales et régionales ;

b) que les États renforcent la coopération et l'échange d'informations, d'expériences et de bonnes pratiques afin de favoriser une supervision effective de la concurrence et une réglementation économique ;

c) que les États envisagent, conformément à leurs politiques nationales et à leurs cadres réglementaires, des mécanismes appropriés pour l'attribution de droits de trafic limités, qui favorisent leur utilisation effective et remédient aux situations dans lesquelles les droits attribués restent inutilisés ;

d) que les États facilitent la mise en œuvre sur les plans administratif et opérationnel des fusions approuvées entre entreprises de transport aérien grâce à une coordination, à la mise en commun d'informations et à des procédures claires entre les autorités compétentes ;

e) que l'OACI continue de fournir des orientations pratiques, des outils, des formations et un renforcement des capacités en matière de supervision de la concurrence dans le transport aérien et de réglementation économique connexe, en particulier à l'intention des États en développement et des marchés régionaux émergents de l'aviation ;

f) que l'OACI continue de tenir à jour son « recueil sur la concurrence », plateforme d'échange de bonnes pratiques entre les États sur les questions relatives à la concurrence. Les États devraient donc communiquer les informations pertinentes à l'OACI en vue de leur incorporation au recueil.

Partie C : Libéralisation des services de fret aérien

3.2.9 **DOCUMENTATION**

3.2.9.1 Dans la note de travail WP/136, le Koweït traite de l'importance du fret aérien en tant que catalyseur essentiel du commerce mondial, de la résilience des chaînes d'approvisionnement et du développement économique, en particulier pour les États sans littoral et les régions confrontées à des difficultés géographiques et logistiques. La note indique qu'il est nécessaire d'améliorer la facilitation du fret aérien grâce à la rationalisation et à l'harmonisation des procédures, à la transformation numérique, à l'échange électronique de données, au concept de guichet unique et au renforcement de la coordination entre les parties prenantes, tout en maintenant des normes élevées de sécurité et de sûreté. Elle appuie également la poursuite de la libéralisation des services de fret aérien et le renforcement des partenariats public-privé. Elle demande à l'OACI de renforcer la coopération internationale par l'élaboration de politiques et de cadres réglementaires relatifs au fret aérien, d'appuyer l'harmonisation et la simplification des procédures de fret, d'accélérer la numérisation des opérations de fret et l'échange sécurisé de données, et d'élargir la connectivité aérienne afin de permettre aux États et aux régions confrontés à des contraintes géographiques ou privés d'accès à la mer d'accéder plus efficacement aux marchés mondiaux.

3.2.9.2 Dans la note de travail WP/102, Oman souligne le rôle stratégique du fret aérien dans le soutien au commerce, à la diversification économique et à la résilience des chaînes d'approvisionnement. La note présente l'expérience d'Oman dans le cadre de sa Stratégie nationale de l'aviation 2040, qui intègre le développement du fret aux objectifs nationaux de logistique et de commerce au moyen de cibles

quantitatives, de la connectivité multimodale et de cadres réglementaires habilitants. Elle souligne également l'importance croissante du commerce électronique et de la facilitation du fret. Elle invite la Conférence à tenir compte de la contribution du fret aérien au développement économique et à la résilience, à encourager les États à intégrer des cibles mesurables en matière de fret dans leurs stratégies nationales de l'aviation, et à inviter l'OACI à renforcer ses politiques et orientations relatives au développement du fret aérien et à inclure ce domaine dans le programme de travail de suivi découlant de la Conférence.

3.2.9.3 Dans la note de travail WP/98, le Pérou, avec l'appui de 19 États membres de la CLAC[9], présente l'expérience de la CLAC en matière de libéralisation progressive des services exclusifs de fret aérien au moyen d'un mécanisme régional facultatif accordant des droits de trafic de septième liberté. La note décrit ce mécanisme, instauré initialement pendant la pandémie de COVID-19 puis pérennisé, comme un instrument pragmatique et complémentaire qui s'applique en parallèle aux accords bilatéraux et multilatéraux existants, selon des procédures simplifiées d'adhésion et de retrait. Elle souligne que l'initiative a facilité la connectivité intrarégionale du fret et démontré la faisabilité d'approches graduelles et facultatives de la libéralisation du fret aérien. Elle demande à la Conférence de prendre acte de l'expérience de la CLAC, d'en mesurer l'utilité pour cerner les avantages et les difficultés liés à la libéralisation du fret aérien, et de recommander que l'OACI, dans le cadre de l'examen de son modèle d'accord sur les services aériens (TASA), envisage les principes de complémentarité juridique, de participation facultative et de simplification des procédures qui sous-tendent cet instrument comme moyens possibles de faciliter des approches régionales ou multilatérales de la libéralisation progressive des services exclusifs de fret aérien.

3.2.9.4 La note WP/18, présentée par le Qatar, souligne l'importance stratégique croissante du fret aérien pour le commerce mondial, la résilience des chaînes d'approvisionnement, le développement économique et la connectivité. Elle fait valoir que l'essor du commerce électronique, l'intégration accrue des chaînes de valeur mondiales et l'évolution des exigences logistiques appellent des cadres réglementaires qui tiennent mieux compte des caractéristiques opérationnelles propres aux services tout-cargo. Elle préconise d'accroître la souplesse commerciale et opérationnelle des exploitants de fret aérien en incorporant dans les ASA des dispositions modernes relatives aux services tout-cargo. Elle met également en évidence les avantages potentiels des droits de trafic de septième liberté applicables aux services tout-cargo et les possibilités offertes par la modernisation en cours du TASA. Elle demande à la Conférence de tenir compte de l'importance stratégique du fret aérien, d'encourager les États à envisager dans les ASA des approches plus libérales à l'égard des services de fret aérien, notamment les dispositions proposées, et de demander à l'OACI de continuer à appuyer la mise en œuvre de la libéralisation du fret aérien au moyen d'orientations de politique et de la diffusion des pratiques exemplaires.

3.2.9.5 La note WP/134, présentée par les Émirats arabes unis, examine le rôle du fret aérien dans le maintien des chaînes d'approvisionnement mondiales et le soutien aux interventions en cas de crise lors de perturbations telles que les pandémies, les catastrophes naturelles et les événements géopolitiques. Elle fait valoir que les dispositions restrictives des accords sur les services aériens peuvent limiter la capacité des exploitants à ajuster rapidement les capacités, les routes et les réseaux en situation de crise, et souligne qu'une libéralisation accrue des services tout-cargo devrait figurer parmi les stratégies mises en place par les États en préparation aux crises. Prenant acte des avantages observés pendant la pandémie de COVID-19, elle préconise d'établir, avant de futures perturbations, une souplesse réglementaire au moyen d'arrangements plus libéraux d'accès aux marchés. Elle demande à la Conférence de tenir compte du rôle du fret aérien dans le renforcement de la résilience et de la préparation aux crises, d'encourager les États à

[9] Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

libéraliser davantage l'accès aux marchés pour les opérations tout-cargo et de demander à l'OACI de continuer à aider les États membres à élaborer des approches réglementaires souples pour les services internationaux tout-cargo.

3.2.9.6 Dans la note de travail WP/14, la Global Express Association (GEA) et l'Association internationale du fret aérien (TIACA) passent en revue l'évolution du commerce international et du fret aérien depuis la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) ainsi que ses incidences sur la réglementation du fret aérien. La note souligne l'importance croissante du fret aérien, du commerce électronique et de la résilience des chaînes d'approvisionnement, et fait valoir que la réglementation économique du fret aérien n'a pas suffisamment évolué pour permettre à la croissance et à la connectivité de réaliser tout leur potentiel. S'appuyant sur l'expérience de la pandémie de COVID-19 et sur les initiatives de libéralisation entreprises par l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), par l'Union européenne (UE) et par la CLAC, elle met en relief les caractéristiques opérationnelles particulières du fret aérien et la nécessité d'un accès accru aux marchés et d'une plus grande souplesse opérationnelle. Elle demande à la Conférence de tenir compte de l'importance économique du fret aérien, de charger l'OACI de tirer des enseignements de l'expérience des États en matière de libéralisation du fret aérien, de fournir des orientations aux États qui souhaitent étudier de nouvelles politiques relatives au fret, notamment l'ouverture des capacités et l'accroissement de la souplesse opérationnelle, et de modifier le TASA en conséquence.

3.2.10 **ANALYSE**

3.2.10.1 En ce qui concerne le fret aérien et le développement économique, la conférence souligne l'importance stratégique croissante du fret aérien pour soutenir le commerce, le développement économique, le commerce électronique, la connectivité et la résilience des chaînes logistiques. L'accent est mis sur le rôle du fret aérien dans la facilitation de l'accès aux marchés mondiaux, notamment pour les États et les régions confrontés à des contraintes géographiques et mal desservis, ainsi que dans le maintien de l'approvisionnement en biens essentiels lors de perturbations et de crises. Les délégués soulignent l'importance d'intégrer les objectifs relatifs au fret aérien dans les stratégies nationales en matière d'aviation, de logistique et de développement économique, ainsi que de mettre en place des cadres politiques et réglementaires propices afin de soutenir la croissance continue et la résilience des services de fret aérien. Les délégués soulignent également l'importance de la facilitation du fret, notamment la simplification et l'harmonisation des procédures réglementaires ainsi qu'une coordination efficace entre les parties prenantes concernées. Les participants se déclarent favorables à ce que l'OACI continue d'apporter son aide aux États membres par le biais d'orientations stratégiques, du renforcement des capacités et des échanges d'expérience et des meilleures pratiques.

3.2.10.2 Les participants à la Conférence échangent également leurs points de vue sur les différentes approches en matière de libéralisation des services de fret aérien. Les délégués sont conscients des spécificités opérationnelles et commerciales des services de fret aérien, ainsi que l'importance de veiller à ce que les cadres de réglementation économique offrent une souplesse adéquate tout en préservant une concurrence loyale. Les participants se déclarent favorables à une approche équilibrée de la libéralisation, qui respecte la souveraineté des États et tienne compte des différents niveaux de libéralisation entre les États, ainsi que des spécificités nationales et des conditions du marché. Les délégués constatent que la libéralisation du fret aérien peut permettre d'améliorer la connectivité, de faciliter les échanges commerciaux et de renforcer la résilience des chaînes logistiques. Des avis sont également exprimés concernant le traitement des vols tout-cargo et de fret en soute, certains délégués soulignant la nécessité d'éviter toute distorsion de concurrence involontaire résultant d'une application inégale

des mesures de libéralisation. Les délégués conviennent que les décisions relatives à la poursuite de la libéralisation de l'accès aux marchés des services de fret aérien, y compris l'octroi de droits de trafic de cinquième et septième liberté, doivent rester de la compétence des États.

Les participants expriment leur soutien à la poursuite de l'assistance de l'OACI dans le cadre de la révision en cours des modèles d'accord OACI sur les services aériens (TASA), notamment en tenant compte des expériences pertinentes issues d'initiatives régionales, telles que celles de la CLAC, qui pourraient servir d'exemples d'approches en matière de libéralisation régionale et plurilatérale des services de fret aérien. Les délégués soulignent également que la révision en cours du TASA devait tenir compte des spécificités nationales des États et de leurs différents niveaux de développement.

3.2.10.3 La Conférence prend acte des notes d'information suivantes : la note WP/128, présentée par la Colombie et 16 États membres de la CLAC ; la note WP/147, présentée par le Kazakhstan ; la note WP/118, présentée par l'Uruguay et 18 États membres de la CLAC ; ainsi que la note WP/123, présentée par le Secrétariat de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international.

3.2.11 **CONCLUSION**

3.2.11.1 Sur la base de la documentation examinée et des délibérations tenues dans le cadre du point 3.2, partie C, de l'ordre du jour, la Conférence formule les conclusions suivantes :

a) le fret aérien est un facteur clé du commerce, de la connectivité aérienne, du développement économique et de la résilience des chaînes logistiques, en particulier pour les États et les régions confrontés à des contraintes géographiques et mal desservis ;

b) les cadres de réglementation économique devraient tenir compte des caractéristiques opérationnelles et commerciales propres aux services de fret aérien, offrir une souplesse adéquate et préserver une concurrence loyale ;

c) la libéralisation des services de fret aérien peut contribuer à renforcer la connectivité aérienne, les échanges commerciaux et la résilience des chaînes logistiques. Les mesures de libéralisation, y compris les modalités d'accès aux marchés, devraient être définies par les États en fonction de leur situation et de leur degré de préparation ;

d) la facilitation du fret aérien et la numérisation favorisent le développement de réseaux de fret aérien efficaces, résilients et interconnectés à l'échelle mondiale et devraient être mises en œuvre dans le cadre des programmes et organes existants de l'OACI, tout en veillant à la cohérence et en évitant les redondances au niveau des exigences et des procédures ;

e) l'importance d'un soutien continu de l'OACI, par la mise à jour des politiques en matière de fret aérien et des modèles d'accords OACI sur les services aériens (TASA), en y incluant des dispositions relatives à l'accès aux marchés du fret aérien, afin de favoriser une libéralisation plus large des services de fret aérien aux niveaux régional, plurilatéral et mondial.

3.2.12 **RECOMMANDATION**

Recommandation 3.2/3 — Renforcer la connectivité aérienne par des cadres économiques et réglementaires de l'aviation novateurs pour le transport aérien international : libéralisation des services de fret aérien

La Conférence recommande :

a) que les États reconnaissent que le fret aérien constitue un facteur clé du commerce, de la connectivité, du développement économique et de la résilience des chaînes logistiques, notamment pour les marchés confrontés à des contraintes géographiques et mal desservis, et qu'ils intègrent, en tant que de besoin, les enjeux liés au fret aérien dans leurs stratégies nationales en matière d'aviation, de logistique et de développement économique ;

b) que les États veillent à ce que les cadres de réglementation économique tiennent compte des caractéristiques opérationnelles et commerciales propres aux services de fret aérien, offrent une souplesse appropriée, préservent une concurrence loyale et favorisent la libéralisation progressive de l'accès aux marchés des services de fret aérien, en fonction de leur situation et de leur niveau de préparation ;

c) que les États envisagent, conformément à leurs objectifs de politique nationale et à leurs cadres réglementaires, des mesures visant à renforcer la connectivité aérienne du fret et la flexibilité opérationnelle, y compris des modalités d'accès aux marchés appropriées, tout en tenant compte des besoins des marchés à faible demande et en préservant une concurrence loyale ;

d) que les États et l'OACI continuent à faire progresser la facilitation et la numérisation du fret aérien dans le cadre des programmes et des organes existants, notamment en simplifiant et en harmonisant les procédures réglementaires, en assurant la sécurité des échanges d'informations et d'autres processus numériques, tout en veillant à la cohérence et en évitant les doubles emplois entre les exigences ;

e) que l'OACI continue d'actualiser ses politiques en matière de fret aérien et le TASA, en tenant compte des spécificités nationales, des différents niveaux de développement et des expériences régionales pertinentes, dans le cadre d'une démarche volontaire visant à une libéralisation plus large, aux niveaux régional, plurilatéral et mondial, des services de fret aérien, et continue de soutenir les États membres par des orientations stratégiques, le renforcement des capacités et les échanges d'expérience et des meilleures pratiques.

— FIN —