



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

**MISE EN PLACE DE SERVICES NUMÉRIQUES INTELLIGENTS, EFFICACES,
CONCERTÉS, PRATIQUES ET CONNECTÉS POUR LES CORRESPONDANCES
INTÉRIEURES — DES POUVOIRS PUBLICS COMME CATALYSEUR DES SERVICES ET
UN SECTEUR AUX COMMANDES DE L'INNOVATION : UNE APPLICATION INNOVANTE
DU MODÈLE LTB PAR LA CHINE**

(Note présentée par la Chine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le marché chinois du transport aérien intérieur se caractérise par sa grande ampleur, d'importantes disparités régionales et une multitude de transporteurs aériens et d'aéroports régionaux. En raison de contraintes géographiques et économiques, certaines zones intérieures, zones montagneuses et zones reculées souffrent de la répartition inégale des routes, de la faible fréquence des vols et de la mauvaise connectivité des correspondances. Dans une certaine mesure, ces contraintes ont un effet négatif sur l'expérience de voyage des passagers et l'efficacité des flux économiques régionaux. Pour remédier à cette situation, l'Administration de l'aviation civile de Chine (CAAC), en suivant le principe directeur « Des pouvoirs publics comme catalyseur des services et un secteur aux commandes de l'innovation » et en s'employant en priorité à créer des mécanismes sectoriels de partage d'informations et de coopération, a encouragé le développement d'un système de services pour le réseau de transport aérien fondé sur le modèle LTB (rattacher le tronc à la branche et relier les zones urbaines et les zones reculées). Parmi les principales mesures prises, mentionnons le renforcement des orientations stratégiques, la mise en place de deux plateformes et de deux systèmes pour la prestation de services de transfert numériques et intelligents, l'élaboration de normes, la promotion de projets pilotes et la mise en valeur de marques pour faciliter les correspondances. Ces mesures ont permis de mieux répartir les ressources entre de nombreuses entités et régions sous le signe de la collaboration et d'offrir aux passagers des services de facilitation tels que l'unicité du paiement, de l'enregistrement et du contrôle de sécurité et l'enregistrement de bout en bout des bagages. Il a ainsi été possible de créer des conditions propices à la participation équitable des grands, moyens et petits aéroports, de même que des grands transporteurs et des transporteurs régionaux, au réseau de transport aérien, et d'améliorer efficacement l'accessibilité et la commodité pour les passagers habitant des zones reculées ou en région. La Chine a ainsi démontré que le modèle LTB est source de valeur sur les

¹ L'original chinois et la traduction anglaise ont été fournis par la Chine.

plans économique, social, scientifique, technologique et culturel, et permet de tirer des enseignements précieux pour améliorer la connectivité aérienne à l'échelle mondiale.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) encourager les États membres, en fonction du contexte national et régional, à coordonner le développement des infrastructures numériques des services de correspondance, à promouvoir l'interopérabilité des données et informations relatives à ces services, et à créer les conditions propices à la participation équitable des grands, moyens et petits aéroports ainsi que des différents types de transporteur aérien à la coopération en matière de services de correspondance ;
- b) recommander que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) crée un groupe d'experts sur les services de correspondance, qui serait chargé d'élaborer des directives et des normes relatives à la numérisation de ces services, de sélectionner et de publier des bonnes pratiques types, et d'organiser des séminaires d'échange, afin de fournir des orientations aux États membres sur l'amélioration des services de facilitation des correspondances.

<i>Objectif stratégique :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités décrites dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues par le budget ordinaire pour 2026-2028 et/ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	<i>Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international (Doc 9587) ; Manuel de la réglementation du transport aérien international (Doc 9626).</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Contexte

1.1.1 La connectivité aérienne joue un rôle crucial de par le soutien qu'elle apporte aux échanges commerciaux, au tourisme, à l'intégration régionale et à la résilience économique. Ces dernières années, la demande de transport de voyageurs en Chine s'est de plus en plus diversifiée ; or, certaines zones intérieures et zones reculées restent confrontées à des difficultés telles que la déficience de la connectivité des routes et des services de correspondance et l'insuffisance du partage d'informations. Compte tenu des réalités du contexte chinois (multitude d'acteurs du marché et différences marquées en termes de taille des aéroports et de systèmes informatiques), l'Administration de l'aviation civile de la Chine (CAAC), obéissant au principe « Des pouvoirs publics comme catalyseur des services et un secteur aux commandes de l'innovation », n'a cessé d'améliorer les politiques de soutien et l'allocation des facteurs de production. La CAAC s'est employée en priorité à mettre en place deux plateformes et deux systèmes pour numériser les services de correspondance, tout en développant des mécanismes de coordination opérationnelle, d'appui informationnel et d'intégration des modèles d'activité. Elle aide également les entreprises à réaliser des essais et à valoriser des marques, favorisant la refonte du paysage du développement sous le signe de l'innovation collaborative et de la coopération entre les différentes parties prenantes. Il s'est avéré que le système de services pour le réseau de transport aérien fondé sur le modèle LTB (rattacher le tronc à la branche, et relier les zones urbaines et les zones reculées) a facilité la coopération entre les différentes entités et n'a cessé d'améliorer la connectivité et la fluidité opérationnelle du réseau de routes, l'expérience de voyage des passagers ainsi que l'efficacité globale des services de transport aérien.

1.2 Conditions

1.2.1 Le modèle LTB vise à faciliter davantage les services de correspondance et à promouvoir des marques à valeur ajoutée pour ces services. Il s'agit d'encourager les compagnies aériennes et les aéroports à tirer pleinement parti des solutions numériques et intelligentes pour optimiser les correspondances, la circulation des passagers, la manutention des bagages et la transmission des informations sur les services, ainsi que de proposer aux passagers en correspondance au moins l'une des mesures de facilitation suivantes : le paiement unique, l'enregistrement unique, le contrôle de sécurité unique et l'enregistrement bout en bout des bagages. Il est également possible d'offrir aux passagers des vols intérieurs un service d'enregistrement à valeur ajoutée qui regroupe ces quatre mesures de facilitation pour faire du voyage une expérience dénuée de souci. Le modèle favorise la coordination des vols entre les acteurs du marché, renforce la connectivité entre les routes principales et les routes régionales, et permet de créer un réseau de transport aérien qui interconnecte non seulement les routes, mais aussi les aéroports. Il a pour objectif la connectivité efficace et fluide des principales villes du pays, et la connectivité efficace des villes situées dans les zones reculées.

1.2.2 Les deux plateformes et les deux systèmes permettant d'assurer des services de correspondance numériques et intelligents, développés sous la gouverne de la CAAC, constituent l'épine dorsale numérique et intelligente du modèle LTB. Les deux plateformes sont la plateforme de services aux passagers en correspondance des aéronefs civils (ci-après la « plateforme des services de correspondance ») et la plateforme de gestion des services d'enregistrement de bout en bout pour les vols intérieurs (ci-après la « plateforme des services d'enregistrement de bout en bout »). Les deux systèmes sont le modèle du paiement unique et de la garantie de règlement en temps réel couvrant l'ensemble du voyage pour les excédents de bagages en correspondance (ci-après le « modèle PSG ») et le système de diffusion des capacités de service de correspondance de l'aviation civile (ci-après le « système de diffusion des capacités »).

1.2.3 La plateforme des services de correspondance, développée par TravelSky, constitue la fondement de la facilitation des correspondances. Elle est surtout utilisée pour l'identification des passagers en correspondance, la communication des activités de soutien aux services et le suivi de l'avancement des services, et permet aux aéroports, aux compagnies aériennes et aux prestataires de services d'assistance en escale de collaborer pour offrir des services tels que l'enregistrement unique et l'enregistrement des bagages de bout en bout.

1.2.4 La plateforme des services d'enregistrement de bout en bout, mise en place par le Centre de règlement de la CAAC, est principalement utilisée pour le dépôt des accords de coopération et des produits relatifs aux vols intérieurs avec enregistrement de bout en bout, ainsi que la gestion opérationnelle et le contrôle des services. Elle permet à tous les participants de proposer des services à valeur ajoutée pour les vols intérieurs avec enregistrement de bout en bout, en conformité avec les règles harmonisées.

1.2.5 Le modèle PSG est un modèle de service permettant au passager d'acquitter en une seule fois, à l'aéroport de départ, les frais de dépassement de la franchise bagages fixée par le transporteur, et cela, pour l'ensemble de son itinéraire avec correspondance, sans avoir à récupérer ses bagages à l'aéroport de correspondance. Le passager bénéficie ainsi d'un service d'enregistrement de bout en bout. Ce modèle permet également le règlement et la compensation en temps réel des frais entre les prestataires de services participants, tels que les compagnies aériennes et les aéroports, assurant ainsi une circulation et un regroupement efficaces des factures et des fonds.

1.2.6 Le système de diffusion des capacités, développé par TravelSky, permet de regrouper et de partager des informations sur les capacités en matière de services de correspondance des compagnies aériennes et des aéroports, telles que les délais de correspondance minimaux et les possibilités d'enregistrement de bout en bout des bagages, et ainsi d'apporter un appui informationnel à la coordination des entreprises et à la gestion du secteur.

1.3 **Résultats de la mise en œuvre**

1.3.1 Les principaux résultats recensés à la fin de 2025 sont les suivants : 1) des services aériens ont été offerts à 92,6 % des unités administratives au niveau préfectoral et à 91,2 % de la population totale ; ces services représentaient 94,3 % de la production économique totale de la Chine ; 2) tous les transporteurs aériens de passagers et plus de 90 % des aéroports commerciaux ont adhéré au modèle LTB ; 3) le nombre de passagers sur les vols intérieurs a dépassé les 140 millions, représentant le cinquième du marché du transport aérien intérieur ; une centaine de millions d'entre eux ont bénéficié de services de facilitation tels que l'enregistrement unique et l'enregistrement de bout en bout des bagages.

2. **ANALYSE**

2.1 **Évolution du modèle LTB**

2.1.1 Des avancées positives ont été réalisées dans l'application du modèle LTB, tant au niveau des politiques, des normes, de la numérisation, des projets pilotes que de la valorisation des marques.

2.1.2 Sur le plan des politiques, la CAAC a mis en place, à titre préliminaire, un cadre directeur comprenant une approche de conception de haut niveau, des normes réglementaires et des politiques de soutien ; elle a également établi un mécanisme composé de groupes de travail spécialisés et d'un vivier d'experts, et n'a cessé d'améliorer l'allocation des ressources et le soutien aux politiques liés au modèle LTB, notamment en ce qui concerne les routes et les vols, les créneaux et les subventions financières. Ces

mesures ont permis de mettre en place un système réglementaire ouvert, modéré, innovant et intégré pour le modèle LTB.

2.1.3 S'agissant des normes, la CAAC a systématiquement réexaminé et affiné les éléments du modèle LTB, notamment les définitions conceptuelles, la transmission des informations, l'exploitation des services et l'évaluation des performances, dans le but de mettre en place un système normalisé à l'échelle internationale et efficace sur le plan opérationnel.

2.1.4 En matière de numérisation, la CAAC a pris l'initiative de mettre en place deux plateformes numériques sectorielles sans but lucratif, ainsi que deux systèmes de soutien aux services de correspondance. Cela a permis d'intégrer le partage des informations et la coordination opérationnelle dans les systèmes de la billetterie, des opérations aériennes et de la gestion des services de correspondance intérieure, tout en aidant les aéroports et les compagnies aériennes à accélérer le déploiement du modèle LTB. À l'heure actuelle, les 41 compagnies aériennes, les 260 aéroports et plus de 300 prestataires de services d'assistance en escale de la Chine continentale utilisent les plateformes et les systèmes décrits précédemment.

2.1.5 En ce qui concerne les projets pilotes, la CAAC a appuyé diverses initiatives liées au modèle LTB et adaptées au contexte local dans différentes régions, ayant approuvé successivement la réalisation de projets pilotes à Ordos, dans le Yunnan, pour la liaison Chengdu Tianfu-Lhassa, dans le Xinjiang, à Dalian, à Wuhan, à Shijiazhuang et dans le Gansu afin d'examiner de nouveaux modèles et de nouvelles voies pour améliorer la connectivité des routes principales et des routes régionales. Un dispositif a également été mis en place pour encourager les mises à l'essai et tolérer les défaillances, dans le but de consolider et de transposer à plus grande échelle les pratiques qui ont fait leurs preuves.

2.1.6 Eu égard à la valorisation des marques, la coopération entre les compagnies aériennes et les aéroports n'a cessé de croître, l'offre de produits visant à ajouter un volet touristique à la correspondance augmente constamment, et un certain nombre de marques conformes au modèle LTB qui allient spécificités chinoises et effets de démonstration connaissent une évolution rapide.

2.2 Valeur globale

2.2.1 En tant que modèle novateur utilisé pour les vols commerciaux et la gestion dans l'aviation civile, le modèle LTB a manifestement contribué de manière positive à renforcer la connectivité aérienne, à soutenir la croissance du secteur et à permettre des déplacements abordables, une avancée qui s'est fait sentir dans les domaines économique, social, scientifique, technologique et culturel.

2.2.2 Valeur économique : faisant fond sur les réseaux de routes des aéroports et des compagnies aériennes dans différentes régions, le modèle LTB a favorisé les maillages avec des secteurs en amont et en aval tels que la restauration, le tourisme et les divertissements. Le système ayant permis de rationaliser les procédures de correspondance et d'écourter les délais de correspondance, les passagers ont davantage la possibilité de dépenser pour des loisirs, des divertissements et des activités culturelles et touristiques dans les aéroports de correspondance, ce qui crée des pôles d'activités spécifiques s'articulant autour des correspondances et dont la spécificité locale est très marquée. Par exemple, à l'aéroport international de Wuhan Tianhe, le modèle LTB a facilité 3 156 millions de trajets de passagers en correspondance en 2025. D'après les méthodes d'estimation applicables de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), des retombées économiques de plusieurs centaines de millions de yuans seraient générées par tranche de million de passagers en correspondance, ce qui témoigne de l'effet multiplicateur important de l'aviation civile.

2.2.3 Valeur sociale : la contribution du modèle LTB à l'amélioration des conditions de voyage des habitants des zones reculées est phénoménale. De 2021 à 2025, le modèle LTB a largement contribué à la croissance du nombre de voyageurs aériens dans l'ensemble du secteur, une part importante des nouveaux passagers provenant de villes de deuxième, troisième et quatrième rangs. Au premier semestre de cette année, le modèle LTB a été pleinement mis en œuvre par l'ensemble des compagnies aériennes de transport de passagers et 264 aéroports du pays, et a bénéficié à 87,4 millions de passagers en correspondance. Nombre de passagers, qui devaient auparavant combiner eux-mêmes les différents tronçons de leurs itinéraires — les passagers en « auto-correspondance » — ont pu ainsi bénéficier de services de correspondance sans discontinuité. En outre, cela a permis d'intégrer plus efficacement les aéroports régionaux et les zones reculées au réseau national de transport aérien.

2.2.4 Valeur scientifique : le modèle LTB est un modèle d'optimisation de l'allocation des ressources que l'aviation civile chinoise a élaboré en tenant compte du contexte national. Alliant l'analyse de la demande, l'adaptation des capacités aux besoins, la combinaison de routes et un soutien coordonné, cette initiative a créé de nouvelles possibilités de connectivité des routes, ouvrant ainsi la voie au partage des ressources et à la collaboration opérationnelle à l'échelle du secteur. Selon les statistiques, le modèle LTB peut produire de manière dynamique environ 25 000 combinaisons d'options de correspondance différenciées par an, ce qui constitue une preuve concrète de l'optimisation de la structure du réseau de transport aérien et de l'efficacité accrue de l'utilisation des ressources.

2.2.5 Valeur technique : le modèle LTB a permis d'intégrer des ressources numériques et intelligentes et d'assurer l'interconnectivité des systèmes par la mise en place de deux plateformes et de deux systèmes, élargissant l'éventail des possibilités d'application des technologies de l'information dans les services de correspondance de l'aviation civile. La plateforme des services de correspondance regroupe des données provenant de diverses sources, notamment sur les réservations, le contrôle des départs, les contrôles de sûreté et la manutention des bagages, et constitue ainsi une infrastructure unifiée pour la gestion des correspondances entre différentes entités. La plateforme des services d'enregistrement de bout en bout assure le traitement, la commercialisation et le contrôle des produits de correspondance à valeur ajoutée, et intègre des règles collaboratives dans des procédures normalisées. Le modèle PSG, qui s'appuie sur les capacités existantes du secteur, se veut une passerelle entre le soutien aux services et le règlement financier, permettant ainsi d'effectuer un paiement unique et un règlement en temps réel. Le système de diffusion des capacités intègre et diffuse des informations sur les capacités, telles que les délais de correspondance minimaux et la portée des services d'enregistrement de bout en bout pour les bagages, et permet ainsi aux parties prenantes d'élaborer et de partager une « carte » numérique des capacités à l'échelle du secteur.

2.2.6 Valeur culturelle : le modèle LTB, mis en œuvre par le réseau de transport aérien, facilite les échanges interpersonnels et culturels et la diffusion de l'information, tout en renforçant la visibilité sociale des ressources culturelles dans les zones reculées. Prenons l'exemple du comté de Qiemo, dans le Xinjiang : situé à l'orée du désert de Taklamakan, cette région, qui se distingue par ses paysages d'oasis incomparables et sa culture multiethnique, a longtemps été limitée par la géographie et les transports. Depuis le lancement du modèle LTB, Qiemo a progressivement mis en place un réseau de correspondances via Korla, qui relie le reste du Xinjiang et les principales villes de la Chine. Ce réseau a permis à Qiemo de mieux faire connaître son identité (la ville-oasis frontalière), ainsi que ses paysages désertiques et sa culture populaire. Ainsi, Qiemo peut transformer progressivement les ressources culturelles locales en produits culturels reconnaissables et accessibles aux marchés extérieurs, et contribuer à la promotion des échanges multiethniques et au renforcement de l'influence de la culture locale.