Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/29[1]
23/9/26

NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels
3.2 : Renforcer la connectivité aérienne par des cadres économiques et réglementaires de l'aviation novateurs pour le transport aérien international

RENFORCER LA CONNECTIVITÉ AÉRIENNE INTERNATIONALE ET LA FACILITATION DES VOYAGEURS À L'ARRIVÉE GRÂCE À UNE COLLABORATION INTERSECTORIELLE

(Note présentée par la Chine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

À partir de 2024, le gouvernement chinois s'est fixé comme priorité absolue d'assurer la reprise et le développement du service aérien international. En s'appuyant sur le mécanisme de coordination des activités touristiques et sur le dispositif national de facilitation du transport aérien, il a coordonné les efforts des différentes parties prenantes issues des secteurs de l'aviation civile, des affaires étrangères, de l'immigration, des douanes, de la culture et du tourisme, des finances, du commerce et des chemins de fer, afin d'optimiser de manière concertée l'offre de vols, les politiques en matière de visas de transit, les services de paiement à l'arrivée, les produits touristiques et les services de navettes au sol. En 2025, la Chine a assuré 345 000 vols internationaux de passagers, soit une moyenne de plus de 6 500 vols par semaine, desservant 83 pays. Le nombre de visiteurs étrangers a atteint 82,035 millions, dont 30,08 millions sont entrés sans visa. L'expérience montre que l'intégration et la synergie entre les différents secteurs économiques sont essentielles pour améliorer la qualité et l'efficacité du transport aérien international, et constituent une voie efficace pour bâtir un cadre économique et réglementaire évolutif pour l'aviation, pour à terme améliorer la connectivité aérienne. Ces pratiques s'inscrivent dans le droit fil de l'objectif d'un « système de transport interconnecté » défini dans le Plan stratégique 2026-2050 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), ainsi que des orientations stratégiques énoncées dans les résolutions A42-26 et A42-17 de l'Assemblée concernant la coordination intersectorielle et la fluidité des voyages.

[1] Versions anglaise et chinoise fournies par la Chine.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) prendre note des pratiques et des réalisations exposées dans la présente note concernant les efforts déployés par la Chine pour renforcer la connectivité aérienne internationale grâce à une collaboration intersectorielle ;
b) souligner le rôle positif de la coordination des politiques dans des domaines tels que l'offre de vols internationaux, la simplification du congé d'entrée, les services de paiement, l'offre touristique et le transport intermodal, pour améliorer la connectivité aérienne ;
c) demander aux États membres de se référer, à titre volontaire, aux initiatives présentées dans la troisième partie de la présente note, conformément à leurs lois nationales, à leurs normes de sécurité et à leurs réalités en matière de développement.

Objectifs stratégiques :	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques suivants : *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous*, *L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous* et *Aucun pays laissé de côté*.
Incidences financières :	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget ordinaire de 2026-2028 et/ou de contributions extrabudgétaires.
Références :	Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI ; Résolution A42-26 de l'Assemblée ; Résolution A42-26 de l'Assemblée ; Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international en 2025

1. INTRODUCTION

1.1. Le transport aérien constitue un pilier essentiel des échanges entre les peuples à l'échelle internationale, de la coopération économique et commerciale, ainsi que du développement du tourisme. Le Plan stratégique 2026-2050 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) envisage un système de transport intégré prospère, interconnecté et abordable, tandis que la résolution A42-26 de l'Assemblée reconnaît que le transport aérien peut constituer un moteur de développement économique et social grâce au tourisme et au commerce. La connectivité aérienne ne relève pas d'un seul secteur et doit également s'inscrire dans le cadre des politiques nationales en matière d'ouverture et de tourisme.

1.2. Les pratiques récentes observées dans le cadre de la remise en marche du transport aérien international ont montré que les droits de trafic et la capacité ne constituent que des conditions préalables pour assurer la connectivité du transport aérien. La demande des voyageurs et la viabilité des liaisons sont tributaires des formalités douanières, des conditions de paiement, des infrastructures de destination et des liaisons de transport intermodal. La résolution A42-26 de l'Assemblée préconise le renforcement de la coordination intersectorielle dans l'économie de l'aviation, tandis que la résolution A42-17 de l'Assemblée plaide en faveur d'une collaboration multipartite entre les services de l'immigration, des douanes et de la santé publique afin de mettre en œuvre une facilitation intégrée de l'aviation.

1.3. Depuis 2024, la Chine s'appuie sur les mécanismes de coordination dont elle dispose pour promouvoir la collaboration intersectorielle en faveur de la remise en marche de l'aviation internationale et du développement du tourisme entrant. Ceux-ci constituent un ensemble de mesures intégrées couvrant « le développement des liaisons internationales, la facilitation des visas de transit, le soutien aux paiements, l'intégration de l'aviation, de la culture et du tourisme, ainsi que le transport intermodal air-rail ». Cette pratique est conforme à la Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international et aux prescriptions de la résolution A42-17 de l'Assemblée concernant la coordination nationale et la fluidité des déplacements.

2. PRATIQUES DE LA CHINE EN MATIÈRE DE COORDINATION INTERSECTORIELLE POUR AMÉLIORER LA CONNECTIVITÉ AÉRIENNE

2.1. Coordonner la remise en marche des vols internationaux grâce à un soutien stratégique

2.1.1. Dans le cadre d'un effort concerté entre les autorités diplomatiques, les services d'immigration et de douane, ainsi que d'autres organismes compétents, le secteur de l'aviation civile a créé un groupe de travail en charge de questions liées à la reprise et à l'augmentation des vols internationaux, dans le but de mettre en place un environnement réglementaire plus propice aux opérations des entreprises de transport aérien en Chine.

2.1.2. En 2024, le nombre moyen hebdomadaire de vols internationaux de passagers en Chine a atteint 5 714, ce qui représente une hausse significative de 96,0 % par rapport à l'année précédente, soit environ 75,0 % du niveau de 2019. En 2025, le nombre moyen hebdomadaire de vols internationaux de passagers a atteint 6 607, ce qui représente une hausse de 15,6 % par rapport à l'année précédente, soit 86,7 % du niveau de 2019. Ces vols ont desservi 83 pays, soit neuf de plus qu'en 2019.

2.2. Optimisation des politiques de transit sans visa afin de réduire les coûts institutionnels liés aux déplacements transfrontaliers

2.2.1. Les secteurs de la diplomatie, de l'immigration, des douanes et de l'aviation civile ont collaboré afin d'améliorer les politiques relatives à l'exemption unilatérale de visa, à l'exemption réciproque de visa et à l'exemption de visa de transit. En décembre 2024, la durée du transit sans visa a été uniformément portée à 240 heures, avec un élargissement des ports d'entrée et des zones d'activité concernés. Au premier semestre 2026, 50 pays bénéficiaient d'un accès sans visa unilatéral, 29 pays avaient conclu des accords de réciprocité totale en matière d'exemption de visa et 65 ports avaient appliqué la politique de transit sans visa de 240 heures.

2.2.2. Les ports ont mis en place un guichet unique pour les formalités de transit et les contrôles aux frontières, et ont introduit la déclaration en ligne des fiches d'arrivée, les contrôles intelligents et des services de conseil multilingues. En 2025, le nombre d'arrivées et de départs de voyageurs étrangers a atteint 82,035 millions, dont 30,08 millions d'arrivées sans visa, soit 73,1 % de l'ensemble des voyageurs étrangers à l'arrivée, ce qui représente une hausse de 49,5 % par rapport à l'année précédente et assure une base de passagers stable pour l'exploitation des liaisons. Ces mesures traduisent la mise en œuvre de la résolution A42-17 de l'Assemblée et permettent d'atteindre un équilibre entre le contrôle de sûreté aux frontières et la facilitation des déplacements.

2.3. Amélioration de la chaîne de services pour les paiements à l'arrivée et la détaxe au départ

2.3.1. Mise en place d'un système de paiement à plusieurs niveaux pour les voyageurs à l'arrivée, fondé sur le principe suivant : « carte pour les paiements importants, code QR pour les petits paiements et espèces comme solution de repli ». Plusieurs secteurs ont mené une action coordonnée afin de favoriser l'acceptation des cartes étrangères, de simplifier l'association de cartes bancaires étrangères aux services nationaux de paiement mobile et de garantir l'accès à des services de retrait et de paiement en espèces dans les principaux lieux de passage. En 2025, plus de 10 millions de visiteurs étrangers ont utilisé les services nationaux de paiement mobile, notamment en associant une carte étrangère à une application nationale ou en utilisant en Chine un portefeuille électronique étranger, et des zones de démonstration des services de paiement ont été établies dans les aéroports.

2.3.2. Parallèlement, les services de détaxe au départ ont été améliorés. À la fin de 2025, 453 commerces proposant de tels services et 58 points de détaxe avaient été ajoutés dans les aéroports-points d'accès. La facilitation des services de paiement et de détaxe a permis d'obtenir plusieurs résultats positifs, notamment l'amélioration de l'expérience d'achat des voyageurs à l'arrivée, la dynamisation des secteurs du tourisme et du commerce grâce à l'effet de levier de l'aviation, et la réalisation de l'objectif de l'OACI visant à mettre en place un système de transport aérien accessible.

2.4. **Renforcement de l'intégration de l'aviation, de la culture et du tourisme, et élargissement de la portée des liaisons aériennes grâce au transport intermodal air-rail**

2.4.1. En 2025, les secteurs de l'aviation civile, de la culture et du tourisme ont conjointement fait progresser l'intégration de l'aviation, de la culture et du tourisme en élaborant des produits phares axés sur les réseaux de liaisons à l'arrivée et les services touristiques offerts dans les aéroports. Compte tenu de la concentration actuelle des vols internationaux dans les aéroports-points d'accès, des projets pilotes de transport intermodal air-rail ont été lancés. Ces initiatives ont encouragé les entreprises de transport aérien et ferroviaire à coordonner la vente de billets, les notifications relatives aux itinéraires et les services aux passagers tout au long du voyage. En outre, la période de prévente des billets de train a été prolongée à titre expérimental afin de mieux tenir compte des habitudes de voyage des visiteurs étrangers.

2.4.2. Le transport intermodal air-rail peut élargir la couverture du réseau aérien à un coût relativement faible. Cette approche concorde avec l'objectif d'un système de transport interconnecté énoncé dans le Plan stratégique 2026-2050 et avec l'orientation fixée par la résolution A42-26 de l'Assemblée, qui encourage le développement coordonné de plusieurs modes de transport.

2.4.3. En collaboration avec le secteur de la culture et du tourisme, le secteur de l'aviation civile a mené des campagnes de promotion des liaisons de tourisme à l'arrivée. Au total, 95 vols en provenance de l'étranger ont été affrétés et 16 liaisons de premier choix pour les visiteurs étrangers ont été retenues. L'affectation des ressources aéronautiques a été intégrée aux activités visant à développer les marchés émetteurs et à promouvoir les destinations, afin d'améliorer la connectivité.

2.5. **Principaux enseignements : élaboration de solutions de bout en bout grâce à une collaboration intersectorielle**

2.5.1. L'amélioration de la connectivité aérienne ne nécessite pas la création de nouvelles institutions ; la solution consiste à tirer parti des mécanismes de coordination existants pour créer des synergies entre les différents secteurs. La reprise des vols résout les questions d'accessibilité, la facilitation du transit sous le régime d'exemption de visa rend l'entrée plus fluide, l'amélioration des services de paiement et des services d'appui à la culture et au tourisme garantit la qualité de l'expérience à destination, et le transport intermodal air-rail élargit la couverture des services. Le recours à des listes de questions à traiter, à une coordination ciblée des tâches, à la validation au moyen de projets pilotes et à des évaluations guidées par des données permet de produire un effet cumulatif des mesures stratégiques prises.

2.5.2. L'idée centrale qui ressort de ces enseignements et qui peut être reproduite et encouragée consiste à prendre en compte l'ensemble de la chaîne de voyage du passager, à s'appuyer sur les mécanismes de coordination existants, à utiliser les données du marché pour évaluer les résultats et à commencer par des projets pilotes avant de procéder à un déploiement progressif. Les États membres dont les ressources sont limitées peuvent commencer par un seul aéroport-point d'accès, par certaines liaisons essentielles ou par des difficultés particulièrement importantes. Cette approche est conforme aux principes de coordination globale et d'amélioration continue préconisés par les résolutions pertinentes de l'OACI.

3. RECOMMANDATION

3.1. Compte tenu de ce qui précède, la Conférence est invitée à :

a) recommander que l'OACI renforce, dans le cadre des groupes d'experts compétents, sa 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), afin d'étudier et d'élaborer une boîte à outils facultative sur la connectivité aérienne et la facilitation des passagers. Cette boîte à outils pourrait porter notamment sur la répartition des responsabilités entre les secteurs, le recensement des difficultés rencontrées par les passagers, les programmes pilotes aux points d'entrée, le développement coordonné des liaisons aériennes et des marchés de destination, ainsi que le transport intermodal ;

b) encourager les États membres à envisager, à titre volontaire, des « ensembles de mesures de coopération en matière de connectivité » dans le cadre de la coopération aéronautique bilatérale et régionale. Sans préjudice de leur souveraineté et de leur sûreté nationales, et dans le respect des accords de transport aérien existants, ils pourraient combiner et appliquer des mesures concernant notamment l'accès aux droits de trafic, la facilitation du transit, les services aéroportuaires, la facilitation des paiements, la promotion des destinations touristiques et le transport intermodal, afin d'améliorer la viabilité des nouvelles liaisons aériennes et d'amplifier le rôle catalyseur de l'aviation dans le développement du tourisme et la croissance économique ;

c) encourager les États membres à mener des projets pilotes à petite échelle. Chaque État pourrait, selon sa situation particulière, retenir des aéroports-points d'accès, des corridors transfrontaliers ou des liaisons aériennes essentielles pour procéder à des essais initiaux dans des domaines précis, notamment les formalités de transit, les services de paiement à l'arrivée, l'intégration air-rail et les services multilingues, puis étendre progressivement ces initiatives après une évaluation fondée sur les données. Les bureaux régionaux de l'OACI pourraient fournir une assistance technique afin de faciliter la réalisation de l'objectif « *Aucun pays laissé de côté* ».

— FIN —