



NOTE DE TRAVAIL

**SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN
(ATCONF/7)**

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 1 : Tour d'horizon des faits nouveaux dans le domaine du transport aérien

**1.2 : Le transport aérien vu par le plan stratégique à long terme de l'OACI : propulser
l'aviation à l'horizon 2050**

**RENFORCEMENT DE LA CONNECTIVITÉ AÉRIENNE MONDIALE : PRINCIPES DE
SÉLECTION DES NŒUDS AU SEIN D'UN RÉSEAU DE LIAISONS INTERNATIONALES
À L'INTENTION DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT**

(Note présentée par la Chine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le renforcement de la connectivité aérienne mondiale a pour but de favoriser la mise en place d'un système de transport aérien mondial plus équilibré et plus inclusif, et s'inscrit dans la droite ligne des objectifs du Plan stratégique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). La présente note de travail décline des principes de sélection des nœuds d'un réseau de liaisons internationales à l'intention des pays en développement. Cette approche nouvelle aidera les pays en développement à optimiser leurs réseaux de liaisons et à mieux les intégrer au système mondial de réseaux de liaisons.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) mesurer l'importance de renforcer la connectivité aérienne mondiale pour favoriser le développement socio-économique de tous les pays et pour améliorer le bien-être collectif, dans le cadre de la mise en œuvre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* et de la réalisation des objectifs du Plan stratégique de l'OACI ;
- b) appeler les États membres à renforcer la connectivité des pays en développement et à œuvrer en faveur d'un réseau mondial de transport aérien plus équilibré et plus inclusif ;
- c) inviter l'OACI à charger les groupes d'experts compétents d'examiner la méthode dont fait état la présente note de travail, d'encourager les États membres qui le souhaitent à faire part de leurs pratiques en matière de sélection des nœuds ou des points de connexion aux entreprises de transport aérien, aux exploitants d'aéroport et aux organisations régionales concernées, ainsi qu'à réaliser des études de cas soumis volontairement afin d'évaluer l'incidence de cette approche sur l'accessibilité, la viabilité commerciale et la résilience du réseau.

*Objectif
stratégique :*

La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous* et *Aucun pays laissé de côté*.

¹ Versions anglaise et chinoise fournies par la Chine.

<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	Résolution A39-25 de l'Assemblée, « Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030 » Résolution A39-23 de l'Assemblée, « Initiative <i>Aucun pays laissé de côté</i> (NCLB) » Résolution A42-26 de l'Assemblée, « Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien » Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI

1. INTRODUCTION

1.1 L'intérêt et l'importance du renforcement de la connectivité aérienne mondiale

1.1.1 L'aviation civile, grâce à ses atouts uniques en matière de rapidité, de couverture géographique et de connectivité, est le seul mode de transport en réseau capable de desservir la Terre entière. Elle joue un rôle irremplaçable dans les transports transfrontières et transocéaniques et constitue le moyen le plus efficace d'assurer la connectivité entre les pays.

1.1.2 À sa 39^e session, l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté la résolution A39-23 relative à l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, qui préconise un développement inclusif et équitable, présente les pays en développement comme hautement prioritaires, en particulier les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, et appuie le renforcement des capacités dans les pays en développement. À sa 42^e session, l'Assemblée de l'OACI a adopté la résolution A42-26, dans laquelle il est convenu « que la fourniture de services de transport aérien réguliers et fiables revêt une importance fondamentale pour le développement de l'économie des États, en particulier des États en développement, notamment de ceux dont l'économie dépend du tourisme ».

1.1.3 Le renforcement de la connectivité aérienne mondiale s'inscrit dans la droite ligne des objectifs fondamentaux du Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI. L'intégration des États à un système de transport de passagers et de fret prospère, connecté, accessible, inclusif, abordable et harmonieux peut stimuler le développement socio-économique et améliorer le bien-être de toutes et de tous, une vision qui reste fermement ancrée dans le principe qui sous-tend l'initiative *Aucun pays laissé de côté*.

1.2 Principales difficultés liées à la connectivité aérienne mondiale

1.2.1 **Demande insuffisante pour soutenir des liaisons directes sur certains marchés.** Bien que la demande mondiale en matière de transport aérien ne cesse de croître, un nombre élevé de paires de villes présentant un intérêt économique ou social ne peut justifier le lancement ou le maintien de vols directs en raison d'un trafic de passagers insuffisant et d'un manque de rentabilité. Une telle situation entrave non seulement l'intégration économique mondiale et régionale, mais tend également à exclure du réseau mondial de nombreux voyageurs qui dépendent du transport aérien.

1.2.2 **Lacunes persistantes en matière de connectivité dans les pays en développement.** Les transporteurs aériens prennent leurs décisions en matière de capacité et de réseau en fonction du niveau de la demande, des structures de coûts et des rendements attendus. Certains pays en développement doivent composer avec une demande globalement faible, des marchés fragmentés et de longues distances de vol. Les services aériens ont tendance à être concentrés sur les marchés où la demande est forte et font souvent défaut dans les marchés émergents. Il en résulte des conditions de voyage peu commodes pour les passagers à destination et en provenance des pays en développement.

1.2.3 Importantes contraintes en matière de capacités internes dans les pays en développement. Certains pays en développement présentent des lacunes considérables en matière de capacité de flotte, d'infrastructures aéronautiques, de cadres réglementaires, de ressources humaines et de technologie. Ces contraintes limitent non seulement leur capacité à intégrer le réseau mondial de transport aérien, mais contribuent également à amplifier les effets des avantages cumulatifs dans le développement du transport aérien, ce qui accentue les déséquilibres en matière de connectivité mondiale.

1.2.4 De plus, des facteurs tels que les conflits géopolitiques et le coût élevé du carburéacteur font qu'il est encore plus difficile pour les entreprises de transport aérien de tous les pays d'assurer l'exploitation de leurs liaisons internationales.

2. ANALYSE

2.1 Principes de la sélection des nœuds d'un réseau de liaisons internationales à l'intention des pays en développement

2.1.1 Principes généraux. Les nœuds constituent le fondement d'un réseau de liaisons et jouent un rôle indispensable dans la mise en place de corridors de transport. Un nœud peut servir d'aéroport-pivot pour un pays ou une région, ainsi que d'aéroport point d'accès. Afin de renforcer la connectivité internationale des pays en développement, il est essentiel de déterminer de manière objective et précise les nœuds des corridors du réseau international de liaisons aériennes propres à chaque pays et région. Il est possible de mettre en place un système d'indicateurs d'évaluation des nœuds qui tienne compte de multiples facteurs, notamment la connectivité aérienne, les caractéristiques des aéroports-pivots, le potentiel de marché, les liens économiques et commerciaux, ainsi que la situation commerciale. Il est donc possible d'utiliser la méthode de pondération par entropie (TOPSIS), qui est une méthode d'évaluation globale multicritères utilisant d'abord le principe du poids entropique pour calculer les pondérations des critères, puis la méthode TOPSIS pour noter et classer des échantillons) pour mener une évaluation globale des aéroports-pivots dans les pays d'une région cible. Des propositions relatives à la sélection des nœuds sont par la suite formulées en fonction de l'état réel de développement de l'aviation civile nationale et des plans stratégiques applicables.

2.1.2 Étapes précises

- Étape 1 : Sélectionner le marché régional cible.
- Étape 2 : Élaborer un système d'évaluation des nœuds du marché régional cible à partir de critères tels que les liaisons aériennes (X1), les caractéristiques des aéroports-pivots (X2), le potentiel de marché (X3), les liens économiques et commerciaux (X4) et le contexte commercial (X5).
- Étape 3 : Affiner les indicateurs propres à chaque critère en fonction des données disponibles. Par exemple, le volume de trafic de passagers (X_{1-1}), la fréquence des vols (X_{1-2}) et le nombre d'aéroports connectés (X_{1-3}) peuvent refléter l'état de la connectivité aérienne entre le pays A et le pays B₁.
- Étape 4 : Préparer les données.
- Étape 5 : Utiliser la méthode de pondération par entropie pour déterminer le poids de chaque critère en fonction de son importance.
- Étape 6 : Utiliser la méthode TOPSIS pour calculer la note globale pour chaque aéroport de la région.

- Étape 7 : Effectuer une analyse par groupe. Classer les aéroports-pivots du marché régional cible par niveaux en fonction des notes globales obtenues.
- Étape 8 : Suggérer des aéroports-pivots sur le marché régional cible. Plusieurs aéroports-pivots ou aéroports de point d'accès peuvent être désignés comme nœuds du réseau international, selon la situation du développement de l'aviation civile nationale et les plans stratégiques en vigueur. En donnant la priorité à la mise en place de liaisons aériennes vers certains nœuds ou à l'augmentation de leur fréquence, et en renforçant la coopération commerciale entre les transporteurs aériens, il est possible d'améliorer efficacement la couverture du réseau et d'accroître son rayonnement sur la région cible.

2.1.3 **Conclusion.** Pour les pays et les régions dont les services aériens sont insuffisants, les principes de sélection des nœuds d'un réseau de liaisons aériennes sur la base de données, qui sont décrits dans la présente note, peuvent constituer une référence utile pour améliorer la connectivité des pays en développement, notamment en renforçant les liaisons à destination ou en provenance d'autres pays à travers le monde.

2.2 **Autres moyens pour aider les pays en développement à intégrer le système mondial de réseaux de liaisons**

2.2.1 **Accroissement de la coopération en matière d'infrastructures.** Appuyer les pays en développement pour accélérer la construction d'aéroports, la mise en place de systèmes de gestion du trafic aérien, et le développement de parcs logistiques et autres infrastructures aéronautiques, afin de mieux contribuer au développement économique local et à la création d'emplois.

2.2.2 **Renforcement de la coopération dans divers domaines de l'aviation civile.** Promouvoir la libéralisation de l'accès aux marchés entre les États membres, encourager la coopération commerciale entre les entreprises de transport aérien et étendre la couverture des réseaux de liaisons.

2.2.3 **Appui au renforcement des capacités.** Tirer pleinement parti des ressources, plateformes et mécanismes existants, mener des actions individuelles et conjointes afin de faire connaître les expériences en matière de développement, fournir une assistance technique et offrir un soutien concret à la constitution d'une main d'œuvre professionnelle dans le domaine de l'aviation civile des pays en développement.