



NOTE DE TRAVAIL

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

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

**Point 4 : Technologies émergentes, nouveaux modèles économiques et autres questions connexes
4.1 : Cadres de réglementation économique des technologies émergentes**

**ACTIVITÉS INTERNATIONALES DE MOBILITÉ AÉRIENNE AVANCÉE :
ACCÈS AUX MARCHÉS ET AVENIR DES ACCORDS SUR LES SERVICES AÉRIENS**

(Note présentée par le Brésil, avec l'appui de 18 États membres de la CLAC¹)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'introduction de la mobilité aérienne avancée (AAM) devrait se traduire par l'arrivée de nouveaux aéronefs, de nouveaux exploitants, de nouvelles infrastructures et de nouveaux modèles économiques dans l'écosystème du transport aérien. Si, du point de vue réglementaire, la sécurité, la certification et l'intégration de ces nouveaux arrivants dans l'espace aérien ont été au cœur des préoccupations, l'essor d'activités commerciales d'AAM qui pourraient acquérir une envergure internationale soulève également des questions de réglementation économique, notamment en matière d'accès aux marchés, de modèles d'autorisation, d'accès aux infrastructures et d'application des accords sur les services aériens (ASA). Dans la présente note de travail, il est proposé à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de déterminer si les cadres réglementaires économiques en vigueur, qui reposent encore en grande partie sur un ensemble disparate d'accords bilatéraux, sont suffisamment souples pour s'adapter aux futurs services internationaux d'AAM ou s'ils risquent de limiter les possibilités d'expansion de ce nouveau secteur et d'en augmenter les coûts.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) recommander au Conseil de l'OACI de mener, par l'intermédiaire du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) et en coordination avec le Groupe d'étude de la mobilité aérienne avancée (Groupe d'étude AAM) et d'autres instances concernées, une évaluation spécifique des répercussions économiques et réglementaires des futurs services internationaux d'AAM, notamment en ce qui concerne l'accès aux marchés, les modèles d'autorisation, l'accès aux infrastructures, les redevances d'usage, la concurrence et la protection des consommateurs, et de déterminer si les accords multilatéraux et bilatéraux en vigueur sont susceptibles de limiter l'essor des services internationaux d'AAM ;

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

b) recommander à l'OACI de déterminer si le cadre de réglementation économique en place est suffisamment souple pour s'adapter à l'essor des futurs services internationaux d'AAM dans une perspective globale ; c) recommander à l'OACI de recueillir et de diffuser des informations sur les modèles nationaux d'accès aux marchés, d'autorisation et de dispositif d'expérimentation réglementaire dans le domaine de l'AAM, en vue d'envisager l'élaboration d'éléments indicatifs non contraignants ; d) inviter l'OACI à rendre compte, par l'intermédiaire des organes compétents, de solutions stratégiques envisageables pour soutenir l'expansion cohérente et progressive des marchés internationaux dans le domaine de l'AAM.	
<i>Objectif stratégique :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	

1. INTRODUCTION

1.1 Faisant fond sur la note ATConf/7-WP/8, le Brésil estime qu'il est nécessaire de mettre en place des cadres de réglementation économique adaptés, harmonisés au niveau international et propices à l'essor de technologies émergentes. Dans ce contexte, les services internationaux de mobilité aérienne avancée (AAM) méritent une analyse ciblée, notamment en ce qui concerne l'accès aux marchés, les modèles d'autorisation, l'accès aux infrastructures et l'application des accords sur les services aériens (ASA) à l'avenir.

1.2 L'AAM devrait rester ancrée dans le cadre de l'aviation civile internationale sans toutefois être considérée comme une simple catégorie d'aéronefs parmi d'autres, ni être automatiquement absorbée dans les modèles réglementaires en vigueur sans évaluation supplémentaire. La réglementation économique applicable en la matière doit faire l'objet d'une analyse spécifique et écosystémique, notamment pour éviter que des stratégies nationales divergentes ne créent des obstacles à l'accès aux marchés, à l'investissement et aux futures activités transfrontières.

1.3 La réglementation internationale en vigueur en matière de transport aérien est agencée en grande partie autour d'accords bilatéraux et, dans certains cas, multilatéraux, négociés pour s'appliquer aux services aériens classiques. Ce cadre n'a pas été conçu pour prendre en compte les nouveaux types d'aéronefs, les services fréquents sur de courtes distances, les activités gérées en mode numérique ou les réseaux fondés sur des vertiports.

1.4 Par conséquent, les activités internationales d'AAM pourraient se heurter à l'avenir à des incertitudes concernant le modèle d'autorisation applicable, la prise en charge de ces services dans les droits de trafic, le traitement réservé aux exploitants non conventionnels et le statut réglementaire des fournisseurs de services numériques et d'infrastructures de soutien. Ces questions revêtent une importance particulière dans le cas où la communauté internationale souhaite éviter la fragmentation des stratégies nationales, qui pourrait augmenter les coûts de transaction, réduire la contestabilité et freiner l'innovation.

1.5 Les auteurs de la présente note de travail ont pour objectif de recenser les principaux enjeux économiques et réglementaires liés aux futurs services internationaux d'AAM et de proposer que

l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) entreprenne une analyse structurée visant à évaluer l'adéquation du cadre actuel, notamment les accords sur les services aériens (ASA) et le modèle d'accords OACI sur les services aériens (TASA). Ils cherchent également à inscrire cette question dans la perspective plus large de la septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7), qui est axée sur la résilience, la croissance, l'innovation et la gouvernance économique adaptative. Aux fins de la présente note, l'expression « services internationaux d'AAM » désigne les activités commerciales de mobilité aérienne avancée qui ont une dimension transfrontières ou toute autre dimension liée à l'accès aux marchés internationaux. L'analyse porte également sur les infrastructures de soutien, les plateformes numériques et les prestataires de services associés, dans la mesure où ceux-ci facilitent ou conditionnent ces activités internationales.

2. ANALYSE

2.1. **Raisons pour lesquelles la mobilité aérienne avancée mérite une attention particulière sur les plans économique et réglementaire**

2.1.1 L'introduction de l'AAM devrait se traduire par l'arrivée de nouveaux concepts opérationnels, de nouveaux acteurs, de nouveaux besoins en matière d'infrastructures et de nouveaux niveaux d'intermédiation numérique dans l'écosystème du transport aérien. Même lorsque des solutions en matière de sécurité et de navigabilité ont été mises en place, la viabilité commerciale de l'AAM à l'échelle internationale dépend de la capacité des États à autoriser ces activités selon des modalités d'accès aux marchés qui soient transparentes, proportionnées et prévisibles.

2.1.2 Du point de vue de la réglementation économique, au moins quatre axes d'action méritent qu'on s'y attarde. Tout d'abord, les États devraient peut-être s'interroger sur les modalités d'accès aux marchés pour les exploitants dans le domaine de l'AAM et l'adéquation des modèles actuels d'autorisation des transporteurs aériens. Dans un deuxième temps, il est possible qu'il faille mettre en place un système d'attribution transparente et des conditions non discriminatoires en ce qui concerne l'accès aux infrastructures qui sont en nombre limité, notamment les vertiports et les infrastructures urbaines associées. Troisièmement, les dispositifs de protection des consommateurs pourraient devoir être adaptés pour tenir compte des perturbations de service, des trajets multimodaux et des achats effectués sur des plateformes. Dernier point, la dépendance croissante à l'égard de prestataires de services numériques et de services de données et d'automatisation soulève des questions concernant leur influence sur la fixation des prix et l'interopérabilité de ces services.

2.2 **Modèles d'accès aux marchés et d'autorisation**

2.2.1 L'une des questions centrales concernant les futurs services internationaux d'AAM consiste à déterminer si les instruments bilatéraux en vigueur sur les services aériens sont aptes à prendre en charge ce type d'activités, ou si des lacunes en matière d'interprétation et de réglementation risquent d'apparaître. Les ASA en place ont été négociés dans un contexte caractérisé par l'exploitation d'aéronefs classiques, des compagnies aériennes désignées, des tableaux de routes et des infrastructures aéroportuaires bien établies.

2.2.2 Il se peut que les futurs services d'AAM ne correspondent pas parfaitement à ces postulats. Selon la manière dont les États classent l'exploitation des aéronefs à décollage et atterrissage verticaux électriques (ADAVe) ou des activités similaires, des questions peuvent se poser concernant la désignation, les seuils de délivrance de licences, les droits de route, la réglementation de la capacité, les pratiques en

matière de dépôt de tarif et l'application des critères de nationalité et de propriété prévus dans les accords sur les services aériens classiques.

2.2.3 C'est pourquoi l'OACI aurait tout intérêt à chercher à savoir si le cadre actuellement en place, fondé sur des accords bilatéraux, est suffisamment souple pour permettre l'essor d'un secteur mondial d'AAM ou s'il existe d'autres pistes à explorer. À cette fin, il conviendrait de passer en revue les accords bilatéraux en vigueur. Cette façon de faire s'inscrirait dans le cadre d'une démarche stratégique progressive et non contraignante, qui préserverait la marge d'appréciation des États tout en réduisant autant que possible le flou juridique.

2.3 **Accès aux infrastructures, capacité et concurrence**

2.3.1 L'AAM internationale reposera non seulement sur des aéronefs et des exploitants d'aéronefs, mais aussi sur l'accès à des infrastructures physiques et numériques. Dans les zones métropolitaines densément peuplées, les vertiports pourraient devenir des infrastructures stratégiques du point de vue économique, dont les conditions d'accès seront susceptibles d'influencer l'entrée des acteurs sur le marché, la qualité du service et la neutralité concurrentielle.

2.3.2 Dans les cas où la capacité est limitée, les États pourraient devoir envisager des principes garantissant un accès transparent, des critères d'attribution objectifs et des mesures de protection contre tout traitement discriminatoire. Des questions du même ordre peuvent se poser en ce qui concerne les structures d'établissement de redevances, les équivalents des services d'assistance en escale, l'approvisionnement en énergie, les systèmes d'échange de données et les interfaces de gestion du trafic propres à l'exploitation d'aéronefs à basse altitude ou en milieu urbain.

2.3.3 Ces enjeux ne sont pas tout à fait nouveaux dans le secteur de l'aviation internationale, mais l'AAM pourrait les condenser dans un modèle d'exploitation davantage intégré au niveau numérique et dépendant des infrastructures. Autrement dit, les travaux d'analyse de l'OACI ne devraient pas se limiter aux droits de trafic bilatéraux, mais aussi prendre en compte les conséquences d'ordre concurrentiel de la gouvernance des infrastructures dans les futurs marchés internationaux de l'AAM.

2.4 **Protection des consommateurs et qualité du service**

2.4.1 Dans le contexte de l'AAM, il est possible que la protection des consommateurs devienne plus complexe, car l'expérience des passagers pourrait dépendre d'une chaîne de prestataires interconnectés, parmi lesquels l'exploitant, le gestionnaire du vertiport, la plateforme numérique et d'autres prestataires de services tiers.

2.4.2 Cette situation soulève des questions pratiques concernant la transparence, la gestion des perturbations, les obligations en matière de remboursement et de modification des réservations, l'accessibilité, le traitement des réclamations et la répartition des responsabilités lorsque la défaillance du service est due à des interruptions des infrastructures ou des systèmes numériques plutôt qu'à la seule responsabilité de l'exploitant aérien. Un débat prospectif à l'OACI permettrait donc aux États d'anticiper les difficultés liées à la conception de la réglementation avant que le morcellement du marché et la divergence des règles nationales ne s'implantent durablement.

2.5 **Fragmentation sur le plan de la réglementation et coordination internationale**

2.5.1 L'un des risques recensés est la fragmentation sur le plan de la réglementation, à savoir le fait que différentes juridictions adoptent des stratégies économiques isolées, voire incompatibles, en matière

d'accès aux marchés de l'AAM. Dans ce cas de figure, il se pourrait que les exploitants et les investisseurs fassent face à des coûts de mise en conformité plus élevés, que les négociations entre États soient fondées sur des points de départ différents et que la mise en place de services internationaux évolutifs soit retardée.

2.5.2 Le secteur de l'aviation entre dans une période marquée par l'incertitude, l'innovation et les tensions institutionnelles, qui suppose une concertation en matière de stratégie et d'élaboration de politiques. Les premiers travaux de l'OACI sur les aspects économiques de l'AAM pourraient ainsi jouer un rôle préventif en renforçant la transparence, en synthétisant les données d'expérience, en recensant les questions communes et en proposant aux États des options non contraignantes dès les premières phases de la création des marchés.

2.6 Proposition de piste d'analyse pour l'OACI

2.6.1 Une solution pragmatique consisterait à adopter une démarche adaptative plutôt que normative. L'OACI pourrait ainsi commencer par recenser les pratiques appliquées dans les États en matière d'accès aux marchés de l'AAM, de modes d'autorisation, de dispositifs d'expérimentation réglementaire et de traitement des activités internationales en vertu des instruments en vigueur sur les services aériens.

2.6.2 En se fondant sur les résultats de ce recensement, l'OACI pourrait déterminer si des tendances communes se dessinent et s'il pourrait être utile d'élaborer des éléments indicatifs ou d'introduire des dispositions facultatives dans le TASA. Il serait important d'assurer une coordination entre le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien, le Groupe d'étude de la mobilité aérienne avancée et les autres organes compétents de l'OACI, afin que l'analyse économique soit menée parallèlement aux axes de travail techniques, opérationnels et juridiques.

3. CONCLUSION

3.1 Souvent, la mobilité aérienne avancée est examinée en premier lieu sous l'angle de la certification, de la sécurité et de l'intégration dans l'espace aérien, mais sa mise en place à long terme dépendra également de l'adéquation du cadre de réglementation économique international. À mesure que l'AAM évolue vers des activités commerciales qui pourraient acquérir une envergure internationale, les questions relatives à l'accès aux marchés et aux infrastructures, à la protection des consommateurs et à la capacité d'adaptation des ASA et du TASA prennent de plus en plus d'importance.

3.2 La Conférence ATConf/7 est un cadre judicieux pour lancer ce débat, car elle a pour objectif de mener une réflexion sur les principales évolutions du transport aérien international et d'apporter des réponses stratégiques aux nouveaux enjeux. Une évaluation mesurée de l'OACI, tenant compte de la pratique des États et axée sur des éléments indicatifs non contraignants et des outils réglementaires facultatifs, contribuerait à soutenir l'innovation tout en préservant la clarté juridique, l'équité concurrentielle et les intérêts des consommateurs.