



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 26 : Développement économique du transport aérien

UNE « BOÎTE À OUTILS » POUR FACILITER LA LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN

(Note présentée par le Royaume-Uni)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Comité du transport aérien du Conseil a demandé à son groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) de gérer, de réviser et d'actualiser le modèle d'accord OACI sur les services aériens (TASA). Dans la présente note, il est proposé d'adopter une stratégie ambitieuse à cet égard, afin de transformer le TASA en une panoplie d'options évolutive, qui serait régulièrement réexaminée. L'ATRP devrait avoir pour objectif de faire en sorte que le modèle TASA demeure d'actualité, adapté à sa fonction et conforme aux pratiques optimales les plus récentes, et qu'il contribue à renforcer les capacités et la compréhension à l'échelle mondiale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- charger l'ATRP – en particulier son groupe de travail 4 (WG 4) – de mener à bien ses travaux consistant à examiner, à actualiser puis à tenir à jour le TASA en appliquant la stratégie ambitieuse de la « boîte à outils » envisagée ci-dessus ;
- convenir que le WG 4 devrait présenter au Comité du transport aérien, mi-2026 au plus tard, un premier plan du projet, ainsi que la structure détaillée du groupe de travail et des sous-groupes qui mèneront les travaux ;
- encourager la participation active aux travaux du WG4 et à tous les cours, ateliers ou conférences connexes conçus pour faire mieux connaître et mieux comprendre les accords sur les services aériens.

<i>Objectifs stratégiques :</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>	Sans objet.
---------------------------------	-------------

<i>Références :</i>	<u>Plan stratégique 2026-2050</u>
---------------------	-----------------------------------

1. INTRODUCTION

1.1 Conformément à la résolution A38-14 de l'Assemblée, l'OACI a adopté en 2015 une vision à long terme pour la libéralisation du transport aérien international :

« Nous, États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale, décidons de promouvoir activement la libéralisation continue du transport aérien international dans l'intérêt de toutes les parties prenantes et de l'économie dans son ensemble.

Nous serons guidés par la nécessité de veiller au respect des plus hauts niveaux de sécurité et de sûreté et du principe de l'équité et de l'égalité des possibilités pour tous les États et leurs parties prenantes. »

1.2 La concrétisation de cette vision dépend en grande partie de la négociation et de la mise à jour des accords sur les services aériens, ainsi que de l'échange des droits de trafic. Dans le souci d'étayer ces transactions, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) publie un modèle d'accord sur les services aériens (TASA) non contraignant. Au fil des ans, certains pays ont pu s'inspirer de ce modèle, qui leur a donné un point de départ utile pour établir leurs positions de négociation, mais il s'agit d'un document relativement figé qui ne propose essentiellement qu'une seule option. On trouvera dans la présente note la description d'une stratégie plus ambitieuse concernant le TASA.

1.3 Au cours des dix années qui ont suivi l'adoption de la vision à long terme de l'OACI, le transport aérien international a de toute évidence été confronté à de multiples défis, qui ont fait ressortir la nécessité de disposer d'un TASA « évolutif », constamment et systématiquement réexaminé compte tenu des meilleures pratiques et des dernières avancées. Le TASA devrait aussi prévoir plusieurs options afin d'orienter les négociateurs et négociatrices, car il n'y a pas de solution unique : les pays ont des politiques et des priorités différentes, et ils ne sont pas tous au même stade de la libéralisation.

1.4 Dans ce contexte, le Comité du transport aérien de l'OACI a récemment approuvé une proposition de l'ATRP consistant à mettre sur pied un groupe de travail permanent de l'ATRP (le WG4, dont le Rapporteur est britannique) chargé d'examiner, d'actualiser et de gérer le TASA. Par conséquent, le TASA sera supprimé du Doc 9587 et constituera un document à part entière, dont le suivi sera assuré par l'ATRP (plus particulièrement, du WG4), lequel conseillera le Comité du transport aérien à ce sujet.

1.5 Cette initiative est une excellente occasion de redynamiser les travaux de l'OACI dans ce domaine, de façon à ce que le TASA reste adapté à sa fonction et qu'il soit conçu comme une panoplie d'options « évolutive » et dynamique qui aidera tous les pays à renforcer leurs capacités et à améliorer et libéraliser leurs accords sur les services aériens bilatéraux et multilatéraux.

2. UNE « BOÎTE À OUTILS » POUR LES NÉGOCIATEURS ET NÉGOCIATRICES DES ACCORDS SUR LES SERVICES AÉRIENS

2.1 Le WG4 a commencé à examiner les clauses types du TASA afin de les mettre à jour et de prévoir plusieurs options pour chacune d'entre elles (cela étant, il s'agit d'une mission considérable qui nécessitera du temps, et le WG4 est obligé de déterminer quelles clauses sont prioritaires). En règle générale, un accord sur les services aériens contient un large éventail de dispositions, qui portent entre autres sur la concurrence loyale, la propriété/le contrôle, la sécurité, la sûreté, les redevances d'usage et la souplesse commerciale (mais beaucoup d'accords vont plus loin). Pour être exhaustif, le modèle devrait comprendre plusieurs rubriques et, à titre d'exemples, plusieurs options pour chacune. Aussi serait-il nécessaire d'introduire du texte explicatif dans le TASA pour aider les négociateurs et négociatrices à s'y

retrouver parmi les diverses options et solutions. Autrement dit, il faudrait convertir le texte de référence que constitue actuellement le TASA en un « **manuel de négociation** » bien plus large.

2.2 Cette stratégie du « manuel » permettrait d'améliorer sensiblement le TASA existant, en particulier si celui-ci fait ensuite l'objet d'un suivi rigoureux et d'une mise à jour régulière (voir ci-après). En parallèle, on pourrait en faire encore davantage pour renforcer les connaissances, la compréhension et les capacités, en allant dans le sens de la vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international. Par exemple, en plus de ses travaux d'élaboration et de tenue à jour du TASA, le WG4 pourrait aussi :

- lancer et piloter un programme de **cours, d'ateliers et de conférences** visant à mieux former les négociateurs et négociatrices des accords sur les services aériens et de tisser des réseaux. Ces activités pourraient être organisées partout dans le monde conjointement avec les bureaux régionaux de l'OACI et d'autres partenaires dans la région ou dans le secteur, afin d'optimiser les chances de participation. Les cours et ateliers devraient réunir des négociateurs et négociatrices, des acteurs du secteur et des partenaires sociaux dans le souci de mettre en commun le plus d'idées possible ;
- faciliter le mentorat en binôme, entre pairs, par exemple en associant les négociateurs et négociatrices à d'autres plus expérimentés provenant d'un autre pays ;
- demander la compilation et l'analyse de données à l'appui de l'élaboration du contenu du TASA ;
- publier un bulletin d'information régulier (par exemple semestriel) du WG4 afin d'aviser l'ensemble des personnes concernées par la négociation d'accords sur les services aériens de faits nouveaux, d'événements, d'idées, etc. ;
- veiller à ce que les conférences annuelles de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens soient l'occasion de renforcer régulièrement tous ces messages ;
- encourager et faciliter le réseautage entre les négociateurs et négociatrices d'accords sur les services aériens, non seulement dans le cadre du programme de cours, d'ateliers et de conférences susmentionné, mais aussi en s'employant proactivement à mettre en rapport les négociateurs et négociatrices avec d'autres parties prenantes ;
- envisager de profiter de la septième édition de la Conférence mondiale de transport aérien (Conférence ATConf/7, prévue en novembre 2026 à Montréal) pour examiner les premiers progrès accomplis lors d'une manifestation de premier plan.

2.3 Grâce à ces efforts, on obtiendrait une « **boîte à outils** » exhaustive et multidimensionnelle à l'intention, entre autres, des négociateurs et négociatrices des services aériens, qui serait conçue pour renforcer les connaissances et la compréhension, faciliter la mise en commun des meilleures pratiques et entretenir les contacts et les relations professionnelles de façon à optimiser la communication et à éviter, autant que possible, les malentendus. D'une certaine façon, les négociateurs et négociatrices d'accords sur les services aériens des quatre coins du monde forment déjà une communauté dispersée de personnes travaillant dans le même domaine. La stratégie proposée permettrait de cimenter leurs liens. Elle contribuerait aussi à faire du TASA une « boîte à outils » souple, qui puisse rendre pleinement compte de ce qui se passe dans un secteur très dynamique et médiatisé, par exemple les initiatives de décarbonation et les vols internationaux de véhicules aériens non habités (UAV).

3. CONDUITE DES TRAVAUX

3.1 Comme précédemment indiqué, l'ATRP a déjà mis sur pied son groupe de travail WG4 afin de superviser les travaux en question (le WG4 conseille aussi le Comité du transport aérien au sujet des préparatifs de la conférence ATConf/7). Dans la présente note, il est proposé que le WG4 présente et supervise un plan détaillé en vue de l'élaboration et de la publication du TASA actualisé à la façon d'un « manuel de négociation » (voir paragraphe 2.1), ainsi que de l'exécution du programme des activités connexes (voir paragraphe 2.2). Le plan devrait prévoir des étapes claires associées à des résultats attendus précis, ainsi que des arrangements permanents permettant de réexaminer systématiquement le plan et de le modifier, si nécessaire, à la lumière de l'expérience. Mi-2026 serait une échéance réaliste pour la présentation d'une première mouture du plan au Comité du transport aérien, pour approbation.

3.2 La stratégie proposée dans la présente note est de trop grande envergure pour qu'un groupe de travail « classique » mène à bien ces travaux dans un délai raisonnable. Il est de ce fait proposé que le WG4 fonctionne comme un comité de gestion qui dirige/supervise plusieurs petits sous-groupes chargés de travailler sur tel ou tel élément de la « boîte à outils ». Ces petits groupes devraient songer à adopter des méthodes de travail flexibles, comme les réunions en présentiel, les réunions à distance et la rédaction par correspondance. Le WG4 effectuerait un « triage » des résultats des sous-groupes et présenterait ensuite un document de synthèse au Comité du transport aérien, pour approbation, adoption officielle puis publication et diffusion. Là encore, mi-2026 serait une échéance réaliste pour la proposition d'une structure en sous-groupes au Comité du transport aérien, pour approbation.

3.3 Les réunions visant à aborder les sujets dont il est question dans la présente note sont l'occasion de mettre en commun les meilleures pratiques et de mettre à l'essai certaines hypothèses auprès d'un large éventail de parties prenantes, de sorte que le produit des travaux apporte une valeur ajoutée. Ces discussions contribuent aussi à renforcer les connaissances et à établir des contacts et des réseaux qui peuvent aider à résoudre les « questions commerciales » qui ne manqueront pas de se poser dans la pratique. Par conséquent, le WG4 et ses sous-groupes devraient chercher à inclure le plus possible les pays dans leurs travaux, en organisant des réunions dans différentes régions et en proposant la participation par visioconférence.

3.4 Pour que le WG4 mène ses travaux en toute connaissance de cause et pour que la « boîte à outils » du TASA tienne compte des idées les plus récentes concernant les accords sur les services aériens et les autres sujets pertinents, il est indispensable qu'un grand nombre de parties prenantes s'impliquent de manière proactive dans les travaux. Les États membres de l'OACI sont encouragés à se faire représenter au sein du WG4 et de ses sous-groupes, et à participer activement aux travaux (comme indiqué précédemment, la diversité géographique des lieux de réunion – et la possibilité de les suivre en visioconférence – devrait rendre cette participation possible pour tous les membres de l'Organisation). En outre, l'étroite collaboration avec les associations régionales des Directions générales de l'aviation civile, les organisations politiques multilatérales, associations professionnelles, partenaires du secteur et partenaires sociaux améliorera le produit des travaux et contribuera à tisser des réseaux plus variés et informés.

3.5 Toujours dans le cadre de son rôle de coordinateur, le WG4 devrait faciliter les contacts avec les autres groupes d'experts de l'OACI (voire d'autres organismes des Nations Unies) afin de bénéficier de contributions de spécialistes si nécessaire, par exemple sur des questions touchant à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement. Dans le même esprit, le WG4 devrait demander à la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures de l'OACI d'approuver tout nouveau texte avant publication du TASA.