



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 26 : Développement économique du transport aérien

POURSUITE DES TRAVAUX SUR LA LIBÉRALISATION DES MARCHÉS

(Note présentée par le Brésil, avec le parrainage de 16 États membres de la CLAC¹)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail présente une contribution à l'**Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien**, à la lumière des résultats de l'enquête sur les obstacles à l'accès au marché et sur l'investissement étranger dans les entreprises de transport aérien, menée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (voir lettre aux États 2025/10).

La section 2 de la présente note examine les conclusions de l'enquête concernant les effets de la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, ainsi que l'intérêt des États membres pour une convention sur les investissements étrangers dans les entreprises de transport aérien.

La section 3 conclut en indiquant que de nombreux États ont encore besoin de plus d'informations pour déterminer les avantages d'une convention sur les investissements étrangers dans les entreprises de transport aérien, mais qu'un nombre important d'États comprennent qu'une telle convention serait bénéfique pour le développement de l'aviation civile internationale, raison pour laquelle l'OACI devrait poursuivre ses travaux sur cette initiative.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- prendre note des résultats présentés dans le document de référence intitulé « Rapport sous couverture jaune — Dix-huitième réunion du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP/18) » ;
- prendre note de l'intérêt de plusieurs pays pour une convention sur les investissements étrangers dans les entreprises de transport aérien et de sa contribution positive au développement de l'aviation civile internationale ;
- demander au Conseil de poursuivre son soutien à la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens en élaborant un instrument type dans le cadre du modèle d'accord OACI sur les services aériens (TASA) qui puisse être utilisé par les signataires éventuels, en modifiant l'**Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien**, comme proposé au paragraphe 3.3.

<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>	Aucune

¹ Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Cuba, République dominicaine, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou et Uruguay.

Références :	Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)</i> Lettre aux États 2025/10 A42-WP/42, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i> Rapport sous couverture jaune — ATRP/18
--------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 La résolution A41-27 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a chargé le Conseil de résoudre les questions en suspens afin de faire progresser la convention sur les investissements étrangers dans les entreprises de transport aérien, dans le but de libéraliser multilatéralement la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, conformément à la vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international (résolution A41-27 de l'Assemblée de l'OACI).

1.2 Au cours de ses discussions menées au cours des trois dernières années, le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) a conclu qu'il ne serait pas possible de présenter la convention sous sa forme actuelle et que des travaux supplémentaires étaient nécessaires pour résoudre les questions en suspens.

1.3 Le Groupe d'experts a également conclu qu'il mènerait une enquête auprès des États membres afin de mieux comprendre leur intérêt pour une convention sur les investissements étrangers dans les entreprises de transport aérien, ainsi que les dispositions qui seraient nécessaires pour qu'ils signent une telle convention.

2. ANALYSE

2.1 En mars 2025, l'OACI a distribué la lettre aux États 2025/10, qui demandait aux États membres de répondre à l'enquête sur les obstacles à l'accès au marché et sur l'investissement étranger dans les entreprises de transport aérien avant le 4 avril 2025. L'enquête a reçu 100 réponses, représentant 51 % des États membres de l'OACI et 60 % des tonnes-kilomètres payantes (TKP) internationales.

2.2 Interrogés sur les avantages de la libéralisation des clauses de désignation des compagnies aériennes dans leurs accords de services aériens, la majorité des répondants ont indiqué qu'il s'agissait d'une mesure ayant des effets positifs sur la connectivité, les choix offerts aux consommateurs, les perspectives pour les nouveaux entrants et les investissements dans les compagnies aériennes, et des effets positifs ou neutres sur les distorsions du marché (rapport sous couverture jaune — ATRP/18).

2.3 Les États ont souligné que la libéralisation de la désignation des compagnies aériennes pouvait favoriser une concurrence accrue, offrir davantage de possibilités de routes et améliorer les services. La désignation de plusieurs compagnies aériennes élargit souvent l'accès au marché, encourage les investissements et stimule la connectivité (rapport sous couverture jaune — ATRP/18).

2.4 L'enquête comprenait également une section consacrée au recensement des obstacles perçus par les pays à la libéralisation des investissements étrangers et demandait directement aux États membres s'ils signeraient une convention sur ce sujet si l'OACI adoptait un tel mécanisme.

2.5 Bien que les répondants aient indiqué avoir du mal à se prononcer sur la question de savoir si leur État signerait une telle convention (41 %), de nombreux répondants ont indiqué qu'ils seraient prêts

à adhérer à un tel instrument (32 %). Il importe de noter que quelques répondants ont indiqué qu'ils ne signeraient pas une convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes (7 %).

3. CONCLUSION

3.1 Ces résultats montrent que de nombreux États ont encore besoin de plus d'informations pour déterminer les avantages d'une convention sur les investissements étrangers dans les entreprises de transport aérien, mais qu'un nombre important d'États comprennent qu'une telle convention serait bénéfique pour le développement de l'aviation civile internationale, raison pour laquelle l'OACI devrait poursuivre ses travaux sur cette initiative.

3.2 Toutefois, compte tenu de la divergence des points de vue et du nombre considérable d'États qui restent indécis, l'élaboration d'un instrument type dans le cadre du modèle d'accord sur les services aériens (TASA) de l'OACI pourrait constituer une voie pragmatique pour faire progresser la libéralisation, tout en permettant aux États d'étudier et d'adopter progressivement des engagements internationaux en la matière.

3.3 Par conséquent, afin de refléter de manière adéquate le soutien de l'OACI aux initiatives des États en faveur de la libéralisation du transport aérien, il est proposé d'ajouter les paragraphes suivants à la section II de l'**Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien** :

3.3.1 « *Considérant* que les résultats présentés dans le rapport sous couverture jaune — ATRP/18 montrent que les États membres sont favorables à une convention sur les investissements étrangers dans les entreprises de transport aérien ; », comme dernier paragraphe sous les considérants de la section II ; et

3.3.2 « 6. *Demande* au Conseil d'élaborer, dans le cadre du modèle d'accord sur les services aériens (TASA) de l'OACI, un modèle d'instrument multilatéral sur la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, afin que les États membres qui sont prêts à adopter un tel instrument puissent l'utiliser comme document de référence dans leurs négociations. », dans le dispositif de la résolution.