



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

Point 4 : Mise en œuvre du système mondial de navigation aérienne et rôle des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG)

4.1 : Les avantages économiques qu'apporte l'aviation

**INTÉGRER LE DÉVELOPPEMENT DE L'AVIATION
DANS LE CADRE NATIONAL DE PLANIFICATION D'UN ÉTAT**

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note souligne l'importance du développement de l'aviation en tant que catalyseur du développement durable et la nécessité de lui accorder suffisamment d'importance dans le cadre national de planification d'un État. Les plans mondiaux, régionaux, et nationaux devraient être harmonisés avec les Objectifs de développement durable (ODD) à l'horizon 2030 des Nations Unies. L'inclusion de l'aviation dans le plan national de développement global d'un État faciliterait et favoriserait l'aide et les flux de financement éventuels vers le secteur du transport aérien.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la Recommandation 4.1/xx — Plans nationaux de développement des États figurant à la section 3.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité et Capacité et Efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	<i>Incidences pour la communauté aéronautique :</i> L'élaboration d'un cadre national de planification, bien harmonisé avec les plans mondiaux et régionaux de l'OACI et comportant des liens avec les ODD des Nations Unies, offre d'immenses possibilités. <i>Incidences pour l'OACI (par rapport aux ressources actuellement prévues au budget du Programme ordinaire) :</i> Des ressources sont nécessaires afin d'élaborer les éléments indicatifs et les outils nécessaires qui aideront les États à intégrer le transport aérien dans l'élaboration de leurs cadres nationaux de planification.

Références :	Résolution A39-25 de l'Assemblée — <i>Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2017-2019</i> <i>Mise en correspondance des Objectifs stratégiques de l'OACI avec les Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies :</i> https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/SDG.aspx
--------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation durable est un moteur du développement économique, des échanges et du tourisme. Toutefois, il est important de souligner qu'à l'heure actuelle seulement 4,2 % de l'enveloppe globale accordée chaque année au financement du développement¹ sont investis dans les infrastructures aéronautiques ou des projets connexes, contre 54,7 % investis dans le transport routier. L'aviation étant un catalyseur du développement durable, les plans mondiaux, régionaux et nationaux devraient refléter le rôle essentiel du transport aérien et être convenablement harmonisés avec les Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies.

1.2 La plupart des États ont conçu des processus ou des cadres pour l'élaboration de plans globaux et intersectoriels nationaux de développement. Ces « plans nationaux de développement » guident l'ensemble des investissements d'un État en matière de développement dans différents secteurs et sont habituellement liés à la réalisation des ODD des Nations Unies dans un pays.

2. ANALYSE

2.1 **Harmoniser le développement de l'aviation et le Programme de développement durable à l'horizon 2030**

2.1.1 Le Programme de développement durable à l'horizon 2030, et ses 17 ODD des Nations Unies et 169 cibles, a été adopté par les Chefs d'État et les hauts fonctionnaires lors du Sommet des Nations Unies sur le développement durable tenu à New York le 25 septembre 2015. Le Programme constitue un engagement à éliminer la pauvreté et à réaliser le développement durable dans le monde à l'horizon 2030, en s'assurant que personne n'est laissé à la traîne. L'adoption de ce programme a été une réalisation historique en ce sens qu'elle apporte une vision mondiale commune du développement durable pour tous. Il ne s'agit pas de simples objectifs que le système des Nations Unies doit réaliser, mais d'un cadre d'action harmonisée dans tous les secteurs de la société et dans le monde entier.

2.1.2 Certes, aucun ODD des Nations Unies n'a été précisément défini pour le transport durable, y compris le transport aérien, mais ils constituent des catalyseurs essentiels pour la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030 (cf. Résolution A39-25 — Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030). Le transport aérien en particulier s'est révélé un catalyseur du développement durable. La réalisation des ODD des Nations Unies dépendra des progrès accomplis dans la mobilité, y compris le transport aérien, qui devrait être sûr, sécurisé, efficace, économiquement viable et respectueux de l'environnement.

¹ Système de notification des pays créanciers – Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)

2.1.3 Les Objectifs stratégiques Capacité et efficacité de la navigation aérienne et Sécurité de l'OACI soutiennent 11 des 17 ODD des Nations Unies. La mise en correspondance des Objectifs stratégiques de l'OACI avec les ODD des Nations Unies peut être consultée à l'adresse : <https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/SDG.aspx>. Dans le cadre de ces Objectifs stratégiques, l'OACI s'efforce, en étroite collaboration avec l'ensemble de la communauté aéronautique, de renforcer la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne afin de répondre à la demande, tout en maintenant ou en améliorant ses performances en matière de sécurité. Cet objectif est atteint, entre autres, grâce à l'élaboration de stratégies mondiales contenues dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et le Plan mondial de navigation aérienne.

2.2 Inclure l'aviation dans les plans nationaux de développement des États

2.2.1 En 2016, les compagnies aériennes ont transporté environ 3,8 milliards de passagers dans le monde, et réalisé 7 100 milliards de passagers-kilomètres payants (RPK). Cinquante-trois millions de tonnes de fret ont été transportées par les airs, totalisant 205 milliards de tonnes-kilomètres de fret (FTK)². Tout cela témoigne de l'incidence économique importante de l'aviation sur l'économie mondiale, qui est en outre confirmée par le fait que l'aviation représente 3,5 % du PIB mondial (2 700 milliards de dollars US) et a créé 62,7 millions d'emplois.

2.2.2 Il faudra aussi consentir de gros investissements, comme l'achat d'équipement aéronautique civile, la recherche et l'innovation pour soutenir un transport aérien plus efficace et durable, la construction de nouvelles infrastructures ou la mise à niveau des infrastructures existantes, ainsi que la formation des spécialistes de l'aviation, pour soutenir la réalisation des ODD des Nations Unies. D'où la pression qui s'accroît sur les infrastructures et les ressources humaines existantes, surtout dans les pays les moins avancés (PMA), les pays en développement sans littoral (PDSL) et les petits États insulaires en développement (PEID).

2.2.3 Le financement prévisible de projets d'aviation durable nécessite une planification et des négociations adéquates au niveau national. Toute économie nationale s'appuie sur plusieurs secteurs producteurs de richesse et a besoin de ressources pour obtenir des résultats. Un plan national de développement reflète les objectifs et les priorités du pays dans les différents secteurs et traduit une vision nationale qui intègre des besoins clairement identifiés. Un plan bien documenté et réfléchi joue un rôle essentiel dans l'affectation des ressources d'un pays. Il établit un lien entre la portée et le calendrier des projets dans divers secteurs et les ressources disponibles, ainsi que les avantages qui vont en découler. Il permet la prise de décisions réalistes et réalisables.

2.2.4 Les plans nationaux de développement répondent aussi aux besoins des banques internationales de développement, des donateurs et des investisseurs qui fournissent des prêts ou de l'assistance technique dans le cadre de projets nationaux choisis. Sans ces plans, les projets ne traduisent pas une compréhension claire des retombées et l'assurance de l'engagement ferme des États. Le plan national de développement peut aussi être utilisé par ces organisations pour coordonner leurs programmes respectifs dans divers secteurs, et éviter des chevauchements et une concurrence inutiles. Les donateurs et les investisseurs s'appuient sur plan national de développement pour prendre des décisions en toute connaissance de cause. Ainsi, il est essentiel d'inclure l'aviation dans un tel plan afin d'accroître la disponibilité des financements pour les plans directeurs nationaux et de l'aviation civile.

² Rapport sur les retombées positives de l'aviation, 2017, produit par le Groupe de haut niveau de l'industrie.

2.2.5 Si des plans mondiaux et régionaux d’aviation ont été élaborés, les États font face à un même problème, soit le nombre élevé de plans nationaux de l’aviation qu’il faut élaborer dans un secteur et qu’il faudrait synthétiser dans un plan directeur de l’aviation civile, dont les résultats seraient intégrés dans le Plan national de développement de chaque État. Les États ont besoin d’orientations sur l’intégration de l’aviation dans leur cadre national de planification, en particulier dans le plan directeur de l’aviation civile et le plan national de développement.

3. CONCLUSION

3.1 Les États sont encouragés à accorder au secteur de l’aviation la priorité qu’il mérite dans leur cadre national de planification, afin qu’elle soit intégrée dans leurs plans nationaux de développement et permette la réalisation des ODD des Nations Unies. L’inclusion de l’aviation dans les plans nationaux de développement, et par conséquent dans les budgets nationaux des États, pourrait faciliter l’accès au financement pour apporter les améliorations nécessaires aux systèmes du transport aérien. Elle peut également permettre de concrétiser ses avantages sociaux et économiques en attirant des financements pour le développement de l’aviation, et en rapprochant les peuples et les entreprises pour générer de la croissance économique. Le fait d’ériger l’aviation en priorité peut aussi doper les investissements privés qui peuvent aider les États à assurer le développement durable de l’aviation.

3.2 En conséquence, la Conférence est invitée à approuver la recommandation suivante :

Recommandation 4.1/xx — Plans nationaux de développement des États

Il est recommandé que la Conférence :

- a) prie instamment les États de faire ressortir clairement les liens entre leurs plans de navigation aérienne et de la sécurité, ainsi qu’entre leurs plans directeurs de l’aviation civile et leurs plans nationaux de développement ;
- b) demande aux États de faire clairement référence aux Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies dans leurs plans de navigation aérienne et de sécurité, ainsi que dans leurs plans directeurs de l’aviation civile et leurs plans nationaux de développement – afin de mettre en évidence la contribution de l’aviation aux ODD des Nations Unies et aux économies nationales, et d’obtenir du financement pour les besoins de l’aviation ;
- c) demande à l’OACI de coopérer avec les États pour promouvoir l’importance du développement de l’aviation dans la réalisation du développement socioéconomique et de mettre l’accent sur l’inclusion de l’aviation dans leurs plans nationaux de développement, et par conséquent dans l’élaboration des budgets nationaux en tant que facteur essentiel de déblocage du financement pour les besoins de l’aviation ;
- d) demande à l’OACI de fournir aux États des orientations sur l’inclusion de l’aviation dans leurs cadres nationaux de développement, en particulier leurs plans directeurs de l’aviation civile et leurs plans nationaux de développement.