

**ORDRE DU JOUR DE LA SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE
DE TRANSPORT AÉRIEN (ATConf/7)**
(Montréal, 16 – 20 novembre 2026)

Thème : *Le transport aérien : moteur de la connectivité mondiale, du développement économique et de la résilience dans un monde dynamique*

Objectif stratégique de l'OACI : « Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous. » Il favorise le développement d'un système de l'aviation économiquement viable, vecteur de prospérité pour tous.

Importance stratégique du transport aérien : *En reliant les États aux marchés régionaux et mondiaux et en facilitant les voyages, le tourisme, les affaires et le commerce, le transport aérien génère la croissance et le développement économiques, crée des emplois et apporte d'autres avantages socioéconomiques. Il stimule et suscite en effet le développement économique et la croissance des États avec des contributions directes de l'ordre de 4 100 milliards USD, soit 3,9 % du produit intérieur brut (PIB) mondial. Ses contributions directes, indirectes et induites sont encore plus grandes, puisque ce secteur compte 86,5 millions d'emplois. En 2024, le nombre de passagers aériens est passé à 4,6 milliards, dont 58 % étaient des touristes internationaux et 37 %, des voyageurs d'affaires. La valeur totale des marchandises transportées par voie aérienne est estimée à 8 000 milliards USD, ce qui correspond à 33 % de la valeur totale du commerce international.*

Selon les projections, le nombre de passagers aériens atteindra les 12,4 milliards d'ici 2050. Pour optimiser les retombées proportionnelles à la croissance prévue, il faudra un cadre réglementaire solide, des investissements considérables et une infrastructure de qualité, afin d'améliorer la connectivité, d'enrichir l'expérience des passagers, de renforcer la résilience, d'assurer la viabilité à long terme et l'adéquation de la main-d'œuvre.

**POINT 1 : TOUR D'HORIZON DES FAITS NOUVEAUX DANS LE
DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN**

1.1 Faits nouveaux et progrès depuis la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6)

La Conférence examinera les principaux faits nouveaux survenus dans le secteur du transport aérien et les progrès au niveau des cadres de réglementation depuis la sixième Conférence mondiale de transport aérien, qui s'est tenue en 2013 (ATConf/6). Elle examinera les répercussions de la pandémie de COVID-19, mettra en avant les grandes innovations susceptibles d'améliorer le parcours du passager et d'accroître l'efficacité des chaînes d'approvisionnement, et examinera les avancées et les bonnes pratiques relatives à la libéralisation des services aériens, ainsi que la manière dont l'évolution des tendances du marché et des technologies façonne les politiques et les réglementations mondiales relatives à l'aviation, compte tenu de la résolution A42-26 de l'Assemblée de l'OACI. De plus, la Conférence évaluera les incidences de ces faits nouveaux sur l'évolution du marché et de la réglementation du point de vue des services de transport de passagers, du fret et de la poste.

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

La Conférence explorera et analysera des approches stratégiques visant à donner aux États les moyens d'accélérer la transformation de l'aviation, conformément au Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI et à l'objectif stratégique associé à l'initiative *Aucun pays laissé de côté*. Ce point de l'ordre du jour sera axé sur les contributions de l'aviation au développement économique, les lacunes persistantes sur les plans de la capacité et de la connectivité, les possibilités naissantes que procurent à la fois la reprise de la demande et les avancées technologiques, ainsi que les risques liés aux déséquilibres structurels, aux pressions budgétaires, à l'inadéquation des effectifs, aux considérations sur le plan social et sur le plan du travail et à la croissance inégale de la connectivité.

Une attention particulière sera portée aux circonstances et aux besoins des États en développement, surtout en ce qui concerne les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, compte tenu de leur dépendance structurelle au transport aérien pour la connectivité, le commerce, le tourisme et le développement socio-économique.

POINT 2 : FAVORISER LA CROISSANCE DE L'AVIATION ET LA CONNECTIVITÉ AÉRIENNE PAR DES INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES, LE CAPITAL HUMAIN ET LES PARTENARIATS

2.1 Intégrer l'aviation civile dans les plans nationaux de développement et d'investissement

La Conférence se penchera sur la question de la prise en considération de projets relatifs à l'aviation dans les plans nationaux de développement et d'investissement, qui renforceront le rôle de l'aviation dans les stratégies économiques plus larges des États. Les discussions porteront sur l'amélioration de la cohérence des politiques, notamment les approches qui permettent de mieux tenir compte des dynamiques des chaînes d'approvisionnement et d'autres besoins particuliers, ainsi que de la hiérarchisation des projets et de la coordination entre les instances gouvernementales afin de favoriser la connectivité, le développement socio-économique et l'investissement durable tout au long de la chaîne de valeur de l'aviation.

La Conférence sera aussi l'occasion de soutenir les travaux de l'OACI visant à promouvoir le développement économique du transport aérien, ainsi que ses décisions et résolutions en la matière.

2.2 Investir pour le développement et la modernisation des infrastructures de l'aviation civile

L'examen de ce point de l'ordre du jour sera l'occasion pour les États de débattre et de s'accorder sur des mesures pragmatiques pour soutenir le développement et la modernisation des infrastructures physique et numérique de l'aviation, l'amélioration de la connectivité aérienne ainsi que le renforcement des capacités et les besoins en personnel, notamment au moyen d'initiatives ciblées comme celles axées sur l'avancement des femmes et de la prochaine génération de professionnels de l'aviation.

La Conférence examinera à cet égard les approches visant à favoriser un climat d'investissement transparent, stable et prévisible, notamment par la mobilisation de multiples parties, la diversification des sources de financement et la participation accrue du secteur privé. Les besoins et les possibilités en matière de financement découlant des opérations aériennes avancées et émergentes, comme la mobilité aérienne avancée, les systèmes habilités par l'intelligence artificielle et les nouveaux environnements opérationnels, seront recensés. Les discussions, menées en collaboration avec des institutions financières multilatérales, porteront sur le financement mixte évolutif, l'investissement

privé, les réformes commerciales et réglementaires, les partenariats public-privé et les dispositifs incitatifs, à l'appui du développement durable de l'aviation.

La Conférence permettra aussi de se pencher sur le rôle que joue l'OACI dans le développement économique du transport aérien et dans l'assistance aux États pour la sélection, la préparation et la hiérarchisation des projets d'infrastructure, dans le but de réaliser les projections de 2050 pour les passagers et le fret.

POINT 3 : RENFORCER LES CADRES RÉGLEMENTAIRES ET INSTITUTIONNELS

3.1 Renforcer la supervision réglementaire et faire évoluer les cadres institutionnels

L'examen de ce point de l'ordre du jour permettra de recenser les questions prioritaires, notamment les besoins en matière de renforcement des capacités et d'assistance technique, en particulier pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral, les petits États insulaires en développement et d'autres États en développement, afin d'améliorer la mise en œuvre et le respect de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) et des politiques économiques de l'OACI. Cette démarche mettra en lumière le rôle de chef de file que joue l'Organisation dans le développement économique du transport aérien, y compris dans le renforcement des stratégies de développement du capital humain (Prochaine génération de professionnels de l'aviation), piliers essentiels d'une supervision réglementaire durable.

Les débats toucheront aussi à la question de l'évolution des modèles de financement des autorités de l'aviation civile et des organismes de réglementation de l'aviation, allant de la dépendance totale vis-à-vis des budgets publics à la création d'entités de réglementation autonomes sur les plans opérationnel et financier. L'examen de ce point de l'ordre du jour sera l'occasion pour les États de faire part de leurs expériences, de leurs défis et de leurs bonnes pratiques, en vue d'améliorer l'efficacité, la transparence et la durabilité de la supervision réglementaire.

3.2 Renforcer la connectivité aérienne par des cadres économiques et réglementaires de l'aviation novateurs pour le transport aérien international

La Conférence insistera sur le rôle central, moteur, que joue la connectivité aérienne pour le développement socio-économique, le commerce, le tourisme, l'intégration régionale et la résilience. Elle soulignera l'importance d'établir de grandes politiques économiques favorisant la connectivité, la croissance et l'accessibilité pour tirer pleinement parti des avantages du transport aérien. La Conférence examinera aussi la question de l'actualisation des cadres existants à l'aide d'outils reposant sur des données, comme l'indice mondial de compétitivité de l'aviation et du compte satellite de l'aviation, tous deux mis au point par l'OACI.

Gardant à l'esprit la résolution 42-26 de l'Assemblée, et en particulier son appendice A, « Réglementation économique du transport aérien international », la Conférence s'intéressera, au titre de ce point de l'ordre du jour, aux travaux en cours dans les principaux domaines de réglementation qui favorisent la connectivité et la croissance, notamment l'accès au marché, la libéralisation, la concentration du marché et la concurrence loyale, en tenant compte des différents modèles et besoins des marchés du transport de passagers et du fret.

3.3 Renforcer le mécanisme de planification des interventions d'urgence et de la protection des consommateurs afin de favoriser la résilience du système de l'aviation

Les perturbations à grande échelle survenues récemment, en particulier la pandémie mondiale de COVID-19, ont montré que les États manquaient de préparation, surtout en ce qui concerne l'assistance aux passagers dans les situations d'urgence de grande ampleur touchant les compagnies aériennes ou les aéroports. Cette question sera l'occasion d'aborder la nécessité de revoir et de renforcer la planification des interventions d'urgence dans le secteur de l'aviation, ainsi que les dispositifs existants de protection des consommateurs, compte tenu des tendances commerciales actuelles et du risque de crises futures. Les États pourront ainsi faire part de leurs expériences sur le plan national en matière de protection des consommateurs du secteur de l'aviation. Ce point mettra en avant le rôle que joue l'OACI dans le renforcement de la planification des interventions d'urgence et des cadres de protection des consommateurs.

La Conférence soulignera également l'importance d'assurer une assistance concrète aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, conformément à la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* (Convention de Montréal de 1999).

3.4 Taxes sur le transport aérien international

Ce point de l'ordre du jour portera sur la mise en œuvre par les États des dispositions de la Convention de Chicago et des politiques et orientations de l'OACI relatives aux redevances d'usage et à la taxation, compte tenu de la résolution A42-26 de l'Assemblée (appendices B et C) sur la question. Ces dernières années, diverses formes de taxes, liées ou non à l'aviation, ont été instaurées ou leur champ d'application élargi, ce qui pousse à examiner leur incidence potentielle sur le développement du transport.

Les débats porteront par ailleurs sur les politiques et les mécanismes utiles que l'OACI pourrait mettre au point pour recouvrer les coûts des services aéroportuaires et des services de navigation aérienne fournis pour l'exploitation de systèmes d'aéronef non habité (UAS) et de nouveaux acteurs.

POINT 4 : TECHNOLOGIES ÉMERGENTES, NOUVEAUX MODÈLES ÉCONOMIQUES ET AUTRES QUESTIONS CONNEXES

4.1 Cadres de réglementation économique des technologies émergentes

Ce sujet portera sur la manière dont les technologies émergentes redessinent le paysage de l'aviation. Les domaines prioritaires sont la mobilité aérienne avancée, l'intelligence artificielle, le transport spatial suborbital et commercial ainsi que la transformation numérique de l'ensemble du secteur. On examinera les effets de ces tendances sur la réglementation économique et l'intégration économique des nouveaux acteurs dans les cadres de réglementation existants.

4.2 Soutien pour l'accès à des énergies plus propres pour l'aviation et possibilités économiques y relatives

Cette session portera sur les possibilités et les difficultés associées à la mise en œuvre des objectifs ambitieux à moyen et à long terme de l'OACI et de sa vision, notamment la mise en place de mesures incitatives afin de stimuler la participation du secteur privé, des institutions financières, des organismes des Nations Unies et d'autres organisations internationales, conformément au Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation durables (SAF), les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et autres énergies plus propres pour l'aviation, sans préjudice des résolutions

A42-21 et A42-22 de l'Assemblée qui sont examinées par d'autres forums de l'OACI et des résultats des conférences de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs.

Les délibérations porteront sur le potentiel économique et le potentiel d'investissement que présentent les énergies plus propres pour l'aviation pour le secteur du transport aérien, en particulier pour les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers, les considérations en matière de financement et les possibilités d'investissement. Elles porteront aussi sur la nécessité d'asseoir la résilience opérationnelle dans la planification des infrastructures, afin de mettre au point des cadres de réglementation économique qui favorisent l'innovation, la durabilité environnementale et l'accès équitable au transport aérien.

4.3 Tirer parti des données sur le transport aérien et de l'écosystème numérique pour des opérations fluides, sûres et résilientes

La Conférence se penchera sur la manière dont la numérisation, l'intelligence artificielle et les technologies reposant sur des données peuvent rendre les opérations de l'aviation fluides, sûres et résilientes, ainsi que sur la nécessité d'élargir la collecte, l'harmonisation et l'intégration systématiques des statistiques officielles sur le transport aérien et des sources de mégadonnées, y compris les données sur le trafic aérien, le suivi des vols et l'information commerciale, afin de soutenir l'analyse prédictive, la modélisation habilitée par l'intelligence artificielle, la résilience opérationnelle, et la planification stratégique de la connectivité. L'accent sera mis sur la création d'écosystèmes de données sur le transport aérien qui soient interopérables, accessibles et fournies à temps, et qui renforcent la supervision, la continuité opérationnelle, la cybersécurité et la prise de décisions éclairées à l'échelle du système de l'aviation.

Vu la transformation numérique en cours, la Conférence examinera aussi comment des données et une analytique améliorées sur le transport aérien peuvent guider la planification et l'investissement dans les infrastructures, contribuant ainsi à garantir que le transport des passagers et du fret est résilient, efficace et prêt pour l'avenir.

— — — — —