



SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels

3.1 : Renforcer la supervision réglementaire et faire évoluer les cadres institutionnels

RENFORCER LA SUPERVISION RÉGLEMENTAIRE ET FAIRE ÉVOLUER LES CADRES INSTITUTIONNELS

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note examine les besoins et les priorités en matière de renforcement des capacités de supervision réglementaire et des cadres institutionnels dans le domaine de l'aviation, aux fins de favoriser un développement sûr, sécurisé, efficace et durable du transport aérien international. Elle aborde les défis auxquels font face les États pour obtenir un financement stable, adéquat et prévisible des autorités de l'aviation civile (AAC), essentiel au maintien d'une bonne supervision réglementaire. La note présente en outre les efforts déployés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour appuyer les États, en leur fournissant des orientations, et en les accompagnant dans des initiatives de renforcement des capacités, de renforcement des mécanismes de coopération régionale et d'assistance technique, ainsi que par l'exploration de mécanismes supplémentaires visant à promouvoir un financement durable des autorités de l'aviation civile et des fonctions de supervision réglementaire.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- prendre note des priorités en matière de renforcement de la supervision réglementaire présentées au paragraphe 2 ;
- prendre acte des défis liés au financement durable des autorités de l'aviation civile et des travaux pertinents de l'OACI présentés aux paragraphes 3 et 4 ;
- approuver les recommandations présentées au paragraphe 5.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Chaque vol est sûr et sécurisé</i> et <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>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget ordinaire de 2026-2028 et/ou de contributions extrabudgétaires, notamment du Fonds volontaire pour le transport aérien.
<i>Références :</i>	<i>Résolutions adoptées à la 42^e session de l'Assemblée – Édition provisoire, octobre 2025, (Résolution A42-26 de l'Assemblée de l'OACI)</i> <i>Doc 10139, Rapport de la Commission économique de la 40^e session de l'Assemblée (Montréal, 24 septembre – 4 octobre 2019)</i>

	Doc 9082, <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i> Doc 9562, <i>Manuel sur l'économie des aéroports</i> Doc 9161, <i>Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne</i> Doc 9734A, <i>Manuel de supervision de la sécurité, partie A – Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i> Doc 9734B, <i>Manuel de supervision de la sécurité, partie B – Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité</i>
--	--

1. INTRODUCTION

1.1 Conformément à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago), ainsi qu'aux normes, politiques et orientations de l'OACI, une supervision réglementaire, accompagnée de cadres institutionnels solides, est essentielle pour garantir la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la durabilité du système de transport aérien. Dans un contexte aéronautique toujours plus complexe et en constante évolution, caractérisé par une demande croissante, une dynamique de marché changeante, des nouveaux acteurs tels que les systèmes d'aéronef non habité (UAS), la mobilité aérienne avancée (AAM) et l'exploitation de l'espace aérien supérieur (HAO), l'innovation (notamment les fournisseurs de services commerciaux innovants), la transformation numérique et les enjeux liés au climat, les systèmes de supervision réglementaire doivent rester agiles, adaptables et tournés vers l'avenir, et s'appuyer sur des cadres institutionnels favorables. Ces systèmes et cadres doivent également favoriser la mise en œuvre effective des instruments juridiques internationaux pertinents en matière d'aviation, renforçant ainsi la sécurité juridique, la confiance du marché et le fonctionnement efficace et durable du transport aérien international.¹

1.2 À mesure que les systèmes de transport aérien continuent de gagner en ampleur et en complexité, les États sont confrontés à des difficultés croissantes pour maintenir une capacité de supervision réglementaire efficace et des dispositifs institutionnels solides. Pour relever ces défis, il est nécessaire d'adopter une approche globale, coordonnée et à long terme, englobant des cadres juridiques modernes, des structures de gouvernance solides, un personnel qualifié et des outils techniques adaptés, le tout étayé par un financement durable garantissant des ressources financières stables, suffisantes et prévisibles.

1.3 Un financement durable est un catalyseur essentiel de l'efficacité de la supervision réglementaire. Dans de nombreux États, les autorités de l'aviation civile continuent de rencontrer des difficultés pour obtenir des ressources financières stables et suffisantes, alors qu'elles sont confrontées à des responsabilités de supervision réglementaire qui ne cessent de s'étendre. Ces contraintes peuvent saper la capacité des autorités de réglementation à maintenir une supervision efficace et à remplir leurs obligations internationales. Pour garantir l'efficacité et la résilience des autorités de l'aviation civile à long terme, il convient de mettre en place des cadres de financement durables, capables d'appuyer les fonctions de supervision réglementaire et un développement institutionnel sur le long terme.

2. PRIORITÉS EN MATIÈRE DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS DE SUPERVISION RÉGLEMENTAIRE ET DES CADRES INSTITUTIONNELS

2.1 Il devient de plus en plus urgent d'améliorer le niveau de conformité avec les cadres de supervision réglementaires et institutionnels afin de garantir que les systèmes d'aviation civile fonctionnent

¹ Notamment la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal, 1999) et le cas échéant, la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Convention du Cap, 2001)

en toute sécurité, en toute sûreté, efficacement et dans le respect des obligations internationales. De nombreux États, notamment les pays les moins avancés (PMA), les pays en développement sans littoral (PDSL), les petits États insulaires en développement (PEID) et d'autres pays en développement, sont confrontés à des difficultés constantes en matière de capacités institutionnelles, de ressources humaines et de financement des autorités de l'aviation civile et de supervision réglementaire. Ces défis peuvent entraver le niveau de conformité avec la Convention de Chicago et de mise en œuvre des normes, politiques et orientations de l'OACI. Par ailleurs, le recours aux organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) peut renforcer la capacité des États à s'acquitter efficacement de leurs obligations en matière de supervision de la sécurité, en favorisant la coopération régionale, en harmonisant les compétences et en optimisant l'utilisation efficace de ressources techniques et financières limitées.

2.2 Les priorités en matière de renforcement de la supervision réglementaire et des cadres institutionnels doivent se concentrer sur la mise en place de systèmes solides du point de vue juridique, efficaces du point de vue opérationnel, viables du point de vue financier et capables de s'adapter aux défis futurs. S'il est vrai que les priorités peuvent varier d'un État à l'autre, plusieurs domaines apparaissent systématiquement comme cruciaux :

- a) ***La modernisation et l'harmonisation des cadres juridiques et réglementaires.*** Les États devraient revoir et moderniser leur législation et leur réglementation en matière d'aviation afin de s'assurer qu'elles sont conformes à la Convention de Chicago, et aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, ainsi qu'à ses politiques et orientations. Des autorités dotées de fonctions juridiques claires, des mandats institutionnels bien définis et des mécanismes de réglementation efficaces, proportionnés et applicables sont essentiels à une bonne supervision ;
- b) ***Le renforcement de la gouvernance institutionnelle et de l'indépendance réglementaire.*** Les autorités de l'aviation civile devraient être dotées de responsabilités clairement définies, de structures de gouvernance transparentes et de l'autonomie nécessaire pour exercer leurs fonctions de supervision réglementaire en toute objectivité. Parallèlement, il conviendrait de séparer les fonctions réglementaires des fonctions opérationnelles ou commerciales, tout en maintenant une forte obligation de rendre des comptes ;
- c) ***La capacité organisationnelle et la pérennité des effectifs.*** Les ressources humaines restent l'un des principaux défis pour de nombreux États, en raison de la pénurie de personnel qualifié dans le secteur de l'aviation. Pour pallier ce problème, il faut non seulement recruter du personnel qualifié, mais aussi le retenir grâce à des stratégies efficaces de formation et de fidélisation des effectifs ;
- d) ***L'amélioration des capacités numériques et technologiques.*** Une infrastructure numérique adaptée et des systèmes d'information intégrés peuvent améliorer l'efficacité, l'efficience et le niveau d'harmonisation. Le renforcement des capacités numériques favorise également la prise de décision fondée sur des données factuelles et améliore la capacité des autorités de réglementation à identifier les tendances, à surveiller les niveaux de conformité et à évaluer l'efficacité des mesures réglementaires ;
- e) ***Le renforcement de l'implication des parties prenantes.*** Il est important d'améliorer la coordination entre les ministères compétents, notamment du transport, des finances, de l'environnement, du tourisme et du commerce, ainsi qu'entre les autorités nationales et les autres parties prenantes, afin de garantir la cohérence des politiques de l'aviation et une planification intégrée. Une coordination efficace est également essentielle

lorsque la mise en œuvre des instruments juridiques relatifs à l’aviation internationale implique plusieurs entités gouvernementales ainsi que les autorités judiciaires et en charge du registre ;

- f) ***Le financement et la gestion financière durables.*** Un financement adapté représente un facteur essentiel à l’efficacité de la supervision réglementaire. Les États devraient mettre en place des cadres stables et prévisibles pour assurer le financement durable des autorités de l’aviation civile. Il peut s’agir de crédits budgétaires et de recouvrement des coûts par le biais des redevances et des droits perçus, conformément aux politiques pertinentes de l’OACI ;
- g) ***La coopération régionale et le recours aux organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO).*** Aujourd’hui, de nombreux États tirent pleinement parti des RSOO et des mécanismes de coopération similaires pour mettre en commun leur expertise technique, optimiser des ressources limitées et harmoniser leurs cadres réglementaires. Les RSOO constituent de ce fait une approche efficace et évolutive permettant à de nombreux États, en particulier ceux dont les capacités sont limitées, de s’acquitter de leurs obligations internationales en matière de supervision.

2.3 Il sera primordial que les États traitent ces domaines prioritaires de manière coordonnée et déterminée afin de mettre en place des systèmes de supervision et des cadres institutionnels résilients, capables d’améliorer le niveau de conformité et de favoriser un transport aérien international sûr, sécurisé, efficace et durable.

2.4 L’OACI a continué d’aider les États à renforcer leurs cadres de supervision réglementaire et leurs cadres institutionnels en leur offrant différentes formes de soutien : des orientations, des audits, des activités de renforcement des capacités, la coopération régionale et l’assistance technique, dans le cadre de partenariats mondiaux. Compte tenu des niveaux de développement et de maturité institutionnelle différents d’un État à un autre, le soutien de l’OACI continuera d’être coordonné et adapté aux besoins nationaux et régionaux, conformément à l’objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté*. En outre, par le biais de l’initiative « prochaine génération des professionnels de l’aviation » (NGAP), l’OACI continuera à aider les États à relever les défis actuels et futurs liés à la main-d’œuvre dans l’ensemble du secteur de l’aviation, et à former un personnel durable, compétent et prêt pour l’avenir, capable d’assurer une supervision réglementaire efficace et de soutenir le développement à long terme de l’aviation civile.

3. LE FINANCEMENT DURABLE DES AUTORITÉS DE L’AVIATION CIVILE

3.1 Le financement durable des autorités de l’aviation civile est un élément essentiel du renforcement de la supervision réglementaire et des cadres institutionnels. Cependant, pour de nombreux États, les capacités de supervision sont limitées par des ressources financières restreintes. Les autorités de l’aviation civile sont confrontées à une multitude de défis pour obtenir des ressources financières stables, adéquates et prévisibles, alors que leurs responsabilités en matière de supervision réglementaire ne cessent de s’accroître et qu’elles doivent répondre aux besoins en constante évolution du secteur. Des systèmes de supervision efficaces, appuyés par des ressources adéquates, peuvent également contribuer à renforcer la confiance des investisseurs, des bailleurs de fonds et des parties prenantes du secteur en démontrant la fiabilité et l’efficacité du cadre de gouvernance de l’aviation d’un État.

3.2 Pour garantir le financement durable des autorités de l’aviation civile, il est nécessaire de mettre en place un cadre de financement stable, prévisible, transparent et suffisant pour permettre une supervision réglementaire efficace à long terme. Les fonctions de supervision réglementaire s’exerçant

de manière continue, les modalités de financement devraient protéger ces autorités contre l'instabilité financière, les fluctuations budgétaires à court terme et les perturbations opérationnelles.

3.3 Une mesure primordiale consiste à mettre en place un modèle de financement clair et diversifié, combinant des mécanismes de crédits publics et de recouvrement des coûts, plutôt qu'une dépendance envers une seule source de revenus. Les modèles hybrides peuvent offrir à la fois une stabilité financière et une flexibilité opérationnelle, notamment en période de volatilité du trafic ou de perturbations économiques. Le recouvrement des coûts par le biais de redevances d'usage doit être conforme aux politiques de l'OACI en matière de redevances, garantissant la transparence, la non-discrimination et la relation avec les coûts. Il convient également d'envisager des arrangements de financement durables pour les mécanismes de supervision régionaux tels que les RSOO, notamment des modèles de répartition des coûts entre les États participants et leur intégration dans les cadres de financement nationaux.

3.4 Les États devraient également veiller à ce que les recettes allouées aux autorités de l'aviation civile soient réservées à des fins spécifiques ou affectées aux fins de la supervision réglementaire de l'aviation. Dans certains systèmes, les revenus générés par l'aviation abondent le budget général de l'État, ce qui limite la capacité de l'autorité de réglementation à planifier et à investir efficacement. La mise en place de fonds dédiés à la supervision réglementaire de l'aviation ou la conservation par les autorités de l'aviation civile des redevances perçues peut améliorer la prévisibilité financière et la viabilité institutionnelle.

3.5 Pour les États de petite taille ou disposant de ressources limitées, les mécanismes de coopération régionale constituent un moyen efficace et, dans de nombreux cas, indispensable de s'acquitter de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité. Le renforcement et la mise à profit des RSOO et des mécanismes de coopération régionale similaires permet de mettre en commun les ressources, de partager l'expertise technique et d'harmoniser les cadres réglementaires, aidant ainsi les États à surmonter leurs contraintes de capacités et à s'acquitter plus efficacement de leurs obligations au titre de la Convention de Chicago. Un financement durable des RSOO, appuyé par une gouvernance claire et un engagement politique soutenu, est donc essentiel.

4. TRAVAUX DE L'OACI CONCERNANT LE FINANCEMENT DES AUTORITÉS DE L'AVIATION CIVILE ET DES FONCTIONS DE SUPERVISION

4.1 La question du financement des fonctions de supervision de l'aviation exercées par les États a été soulevée lors des récentes Assemblées de l'OACI. Les difficultés rencontrées par certains États pour obtenir des ressources financières adéquates pour leurs autorités de l'aviation civile ont été examinées par la Commission économique lors de la 40^e session de l'Assemblée (A40). La Commission a recommandé que l'OACI organise des ateliers et des séminaires régionaux afin de sensibiliser davantage les États et de leur permettre de mieux comprendre les politiques et les orientations pertinentes de l'OACI en matière de financement des fonctions de supervision réglementaire, et d'appuyer leur mise en œuvre effective (voir le [Doc 10139](#)).

4.2 Dans le même esprit, la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI, constatant le besoin croissant des États de se procurer un financement suffisant pour leurs fonctions de supervision réglementaire, a chargé le Conseil d'évaluer les mécanismes permettant de garantir un financement durable des fonctions de supervision de la sûreté et de la sécurité et de surveillance économique de la part des États, et de mettre à jour et d'élaborer, s'il y a lieu, des orientations relatives au financement des fonctions de supervision des États (voir la [résolution A42-26, appendice C – Économie des aéroports et des services de navigation aérienne](#)).

4.3 Les politiques et orientations existantes de l'OACI traitent du recouvrement des coûts liés aux fonctions de supervision par le biais de redevances d'usage. La « *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* » ([Doc 9082](#)) stipule que les coûts directement liés aux fonctions de supervision (supervision de sécurité et de sûreté et surveillance économique) des services aéroportuaires ou de navigation aérienne peuvent être inclus dans l'assiette des redevances, à la discrétion de l'État. En outre, une section consacrée au financement d'un organisme régional de supervision de la sécurité (RSOO) a été élaborée et intégrée au *Manuel de supervision de la sécurité, partie B – Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité* ([Doc 9734 Partie B](#)), tenant compte du fait que les RSOO constituent un mécanisme essentiel pour aider les États à s'acquitter de leurs obligations en matière de supervision de la sécurité et à améliorer leur niveau de conformité avec les SARP de l'OACI.

4.4 En vue d'apporter des orientations supplémentaires aux États, l'OACI a conçu, par l'entremise du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports et du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (AEP-ANSEP), un questionnaire mondial sur le financement durable des autorités de l'aviation civile et des fonctions de supervision des États. Ce questionnaire vise à recueillir des informations et des bonnes pratiques concernant le financement des fonctions réglementaires de supervision de la sécurité et de la sûreté et de surveillance économique, au niveau national, ainsi que sur la structure de financement des autorités de l'aviation civile. Les résultats du questionnaire serviront de base à une étude sur les pratiques de financement des fonctions de supervision, qui permettra également d'élaborer, si nécessaire, des éléments indicatifs sur les mécanismes de financement et les activités de mise en œuvre connexes, afin d'appuyer davantage les autorités de l'aviation civile dans leurs fonctions réglementaires de supervision.

5. RECOMMANDATIONS

5.1 Les recommandations suivantes sont soumises à l'examen de la Conférence :

- a) Les États devraient prendre des mesures coordonnées et durables pour répondre aux priorités recensées au paragraphe 2, en matière de renforcement des systèmes de supervision réglementaire résilients et des cadres institutionnels capables d'améliorer la conformité avec la Convention de Chicago ainsi que les normes, politiques et orientations de l'OACI, et d'appuyer la mise en œuvre effective des instruments juridiques internationaux pertinents en matière d'aviation ;
- b) Les États devraient mettre en place des cadres stables et prévisibles afin d'assurer un financement durable des autorités de l'aviation civile (AAC), comme indiqué au paragraphe 3, notamment en recourant à des modèles de financement diversifiés et à des mécanismes de coopération régionale ;
- c) Les États et les organisations régionales devraient renforcer et appuyer les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO) par un engagement politique durable, des mécanismes de financement adéquats et des structures de gouvernance claires, en tenant compte de leur rôle essentiel dans le renforcement de la supervision de la sécurité et dans l'aide apportée aux États pour s'acquitter de leurs obligations au titre de la Convention de Chicago ;
- d) L'OACI devrait continuer de collaborer activement avec les États pour recenser les lacunes en matière de supervision réglementaire et de capacités institutionnelles, en fournissant une assistance technique ciblée et en mettant sur pied des initiatives de soutien à la mise en

œuvre du renforcement des capacités, et en facilitant l'échange de bonnes pratiques et d'enseignements tirés entre les États et les parties prenantes concernées ;

- e) L'OACI devrait veiller à ce que ses politiques et orientations relatives au financement des fonctions de supervision restent à jour, pratiques et adaptées à l'évolution du contexte et des besoins des États, tout en favorisant une meilleure sensibilisation et une mise en œuvre plus large par le biais d'ateliers, de séminaires et d'autres initiatives de sensibilisation ;
- f) L'OACI devrait poursuivre ses travaux sur l'élaboration d'orientations supplémentaires et continuer d'explorer de nouveaux mécanismes et de nouvelles approches visant à assurer un financement durable des autorités de l'aviation civile et des fonctions de supervision. Ces travaux devraient porter notamment sur la prise en compte de la nécessité de disposer de nouveaux mécanismes et de nouvelles approches concernant les nouveaux acteurs et les modèles commerciaux innovants.