Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/106[1]
24/9/26

NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 4 : Technologies émergentes, nouveaux modèles économiques et autres questions connexes

4.1 : Cadres de réglementation économique des technologies émergentes

UN DISPOSITIF D'EXPÉRIMENTATION DE MOBILITÉ AÉRIENNE AVANCÉE : LE PROGRAMME NATIONAL DE MOBILITÉ AÉRIENNE AVANCÉE D'OMAN DANS LE CADRE DE LA STRATÉGIE NATIONALE DE L'AVIATION 2040

(Note présentée par Oman)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La mobilité aérienne avancée (AAM) se rapproche de plus en plus de la maturité commerciale, mais la plupart des États ne disposent toujours pas d'une méthode nationale structurée pour sa mise en œuvre sûre et économiquement viable. La présente note expose l'approche d'Oman, qui a établi un programme national consacré à l'AAM, qui s'inscrit dans le cadre de la *Stratégie nationale de l'aviation 2040*, comprenant trois initiatives successives : un cadre réglementaire, une plateforme nationale de gestion du trafic de systèmes d'aéronef non habité (UTM) et un dispositif d'expérimentation réglementaire pour une mise en œuvre contrôlée. Ces éléments s'appuient sur une stratégie nationale et sur un forum national multipartite qui s'est tenu en juin 2026.

La présente note tire des enseignements exploitables pour les États membres et propose de renforcer les orientations internationales relatives aux dimensions économiques et stratégiques de l'entrée de l'AAM sur les marchés.

Suite à donner : La Conférence est invitée à examiner les recommandations figurant dans la section 6.

Objectif stratégique :	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous*.
Incidences financières :	La présente note n'entraîne pas de charge financière directe significative pour les États. Le modèle présenté envisage des projets pilotes sous forme de partenariats public-privé, les essais étant financés par le secteur privé. Cela permet de concilier les mesures d'incitation à l'innovation avec les garanties liées à l'intérêt public et de limiter l'exposition financière de l'État, tandis que les investissements ultérieurs en infrastructures sont ajustés en fonction des données opérationnelles générées par le dispositif d'expérimentation.

[1] Version en arabe fournie par Oman.

Références :	*Vision Oman 2040 – Vision nationale*, document, Sultanat d'Oman ; *Stratégie nationale de l'aviation 2040*, Sultanat d'Oman ; *Stratégie nationale de mobilité aérienne avancée*, Sultanat d'Oman ; Règlement de l'aviation civile – Dispositif d'expérimentation de mobilité aérienne avancée, Autorité de l'aviation civile (AAC) ; Conclusions du Forum sur la mobilité aérienne avancée (AAM), Sultanat d'Oman (juin 2026) ; *Manuel sur les systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS)* (Doc 10019) ; Travaux menés par le Groupe d'étude de la mobilité aérienne avancée (AAM) et le Groupe d'experts des systèmes d'aéronef télépiloté (RPASP) de l'OACI.

1. INTRODUCTION

1.1 La mobilité aérienne avancée (AAM), qui englobe les systèmes d'aéronef non habité (UAS), les aéronefs électriques à décollage et atterrissage verticaux (eVTOL), les services de fret par drones et les applications aéronautiques spécialisées, passe rapidement du stade de la démonstration à celui de l'exploitation commerciale. Son déploiement soulève des questions économiques et institutionnelles qui ne sont pas moins importantes que les aspects techniques, par exemple la réglementation relative à l'entrée sur le marché, les investissements dans les infrastructures et l'intégration dans l'espace aérien, le réalisme des modèles économiques et la répartition des responsabilités entre les pouvoirs publics et les exploitants privés.

1.2 La plupart des États ne disposent actuellement pas d'une méthode nationale structurée pour le déploiement de l'AAM. En l'absence d'un tel modèle, l'innovation risque soit d'être retardée par l'incertitude réglementaire, soit d'être mise en œuvre de manière fragmentée, ce qui crée des risques pour la sécurité, l'économie et la confiance du public. La divergence des approches nationales menace également de créer un paysage mondial hétérogène et non interopérable, à un stade où l'harmonisation peut encore se faire aisément.

2. LE MODÈLE OMANAIS : UN PROGRAMME NATIONAL D'AAM

2.1 Plutôt que de considérer l'AAM comme un projet réglementaire isolé, Oman l'a intégrée dans sa *Stratégie nationale de l'aviation 2040*, sous la forme d'un programme national spécifique aligné sur la *Vision Oman 2040*. Il comprend trois initiatives planifiées : a) l'élaboration du cadre réglementaire de l'AAM ; b) l'établissement d'une plateforme nationale de gestion du trafic d'UAS (UTM) en tant qu'outil numérique de gestion du trafic et d'intégration avec la gestion du trafic aérien conventionnel (ATM) ; et c) la mise en œuvre contrôlée des opérations AAM par le biais d'un dispositif d'expérimentation réglementaire.

2.2 L'intégration de ce programme dans la stratégie nationale le soumet aux mêmes mesures de contrôle de gouvernance que les autres initiatives stratégiques : responsables désignés, calendriers approuvés, indicateurs de performance clés (KPI) et présentation régulière de rapports à un comité de haut niveau présidé par la direction générale de l'Autorité de l'aviation civile (AAC). Cela garantit une attention institutionnelle soutenue, au-delà des projets pilotes individuels.

2.3 La mise en œuvre repose sur un ensemble d'outils fondamentaux établis avant la mise en œuvre : une stratégie nationale d'AAM, une cartographie nationale des parties prenantes, une structure de gouvernance interne spécialisée au sein de l'AAC, ainsi que des accords de coordination institutionnelle avec le Ministère des transports, des technologies de l'information et de la communication. Ces éléments

témoignent de la nature intrinsèquement transversale de l'AAM, qui recoupe les domaines de l'aviation, des communications et des politiques de l'économie numérique.

3. DISCUSSION ET ANALYSE : UN DISPOSITIF D'EXPÉRIMENTATION

3.1 La démarche d'Oman repose sur un dispositif d'expérimentation : un cadre réglementaire spécifique pour un environnement d'essai contrôlé dans lequel les technologies AAM sont expérimentées dans des conditions réelles et font l'objet d'une surveillance proportionnée, avant que leur mise sur le marché ne fasse l'objet d'une autorisation plus étendue. Les projets pilotes menés au sein de ce dispositif d'expérimentation sont structurés sous forme de partenariats public-privé (PPP).

3.2 Cette manière de procéder permet à l'organisme de réglementation d'apprendre aux côtés du secteur, générant ainsi les données opérationnelles nécessaires pour ajuster la réglementation permanente, les exigences en matière d'infrastructures et les politiques économiques. Oman considère cette méthode comme particulièrement utile pour les États qui adoptent ces technologies plutôt que de les produire, car elle remplace les hypothèses importées de différents marchés par un apprentissage local structuré.

3.3 En juin 2026, l'AAC a organisé un forum national sur l'AAM qui a réuni des entités gouvernementales, des organismes de réglementation, des acteurs du secteur, des exploitants et des consultants. Il a permis d'établir une compréhension nationale commune du programme et de son adéquation avec la *Stratégie nationale de l'aviation 2040* et la *Vision Oman 2040* ; de clarifier les rôles institutionnels des parties prenantes ; d'examiner le dispositif d'expérimentation réglementaire et l'approche d'intégration UTM/ATM ; de recueillir les contributions du secteur et des exploitants afin d'éclairer le concept du programme et la feuille de route pour la mise en œuvre ; ainsi que de convenir des prochaines étapes et des mécanismes de suivi.

3.4 Ce forum a démontré l'intérêt d'un dialogue précoce, structuré et multipartite pour renforcer la légitimité et la cohérence des programmes liés aux technologies émergentes. Le fait d'y associer le secteur avant la mise au point du cadre réglementaire, plutôt qu'après celle-ci, a considérablement amélioré la qualité et la pertinence pratique de sa conception.

4. IMPLICATIONS INTERNATIONALES ET COMPARAISONS

4.1 Les efforts internationaux en matière d'AAM ont enregistré les progrès les plus importants dans les domaines du développement technique et de la sécurité. Les dimensions économiques et stratégiques – cadres d'entrée sur le marché, conception d'un dispositif d'expérimentation, aspects économiques des infrastructures et des vertiports, modèles de recouvrement des coûts pour les plateformes UTM et planification de la libéralisation – restent relativement moins développées. Cela conduit les États à concevoir des solutions ponctuelles et non coordonnées et risque d'entraîner une fragmentation du paysage mondial.

5. CONCLUSION

5.1 La présente note souligne que la meilleure façon de déployer l'AAM consiste à suivre un programme national bien établi et planifié – du point de vue de la réglementation, puis de la mise en place d'une infrastructure UTM numérique, et enfin de la mise en œuvre dans un dispositif d'expérimentation – régi par les mêmes principes que toute autre initiative stratégique et légitimé par un dialogue multipartite dès le début. Des orientations communes et un échange structuré d'expériences à ce stade précoce peuvent limiter la fragmentation, réduire les coûts d'entrée et favoriser une expansion mondiale sûre et économiquement durable du secteur.

6. SUITE À DONNER

6.1 L'ATConf/7 est invitée à examiner les recommandations suivantes :

a) prendre note de l'expérience d'Oman dans la mise en place d'un programme national d'AAM, dans le cadre de la Stratégie nationale de l'aviation 2040, fondé sur un dispositif d'expérimentation ;

b) constater que le déploiement réussi de l'AAM nécessite une préparation économique et institutionnelle, parallèlement à une préparation sur les plans technique et de la sécurité ;

c) inviter les États membres à intégrer l'AAM dans leurs stratégies nationales de l'aviation au moyen de programmes échelonnés portant sur la réglementation, l'infrastructure UTM et la mise en œuvre contrôlée, et élaborés en concertation avec le secteur ;

d) inviter l'OACI à élaborer des orientations sur les dimensions économiques et stratégiques du déploiement de l'AAM, notamment les cadres d'entrée sur le marché, la conception de dispositifs d'expérimentation réglementaire, l'économie des infrastructures et les modèles de partenariat public-privé ;

e) inviter l'OACI à faciliter l'échange d'expériences entre les États concernant la mise en œuvre de l'AAM et à inclure ces travaux, le cas échéant, dans le programme de suivi de l'ATConf/7.

— FIN —