Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/116[1]
5/10/26

NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

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 STRATÉGIE NATIONALE DE L'AVIATION DE L'ARABIE SAOUDITE : UN MODÈLE DE RÉFÉRENCE POUR LE RENFORCEMENT DE LA CONNECTIVITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN, DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET DE LA RÉSILIENCE, CONFORME AUX VISIONS DE DIFFÉRENTS PAYS

(Note présentée par l'Arabie saoudite)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Plan stratégique 2026-2050 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et le thème de la septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7) placent la connectivité, le développement socio-économique, la résilience et l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté* au cœur de l'avenir de l'aviation. La concrétisation de ces ambitions au niveau national dépend non seulement des infrastructures et des investissements, mais aussi de la capacité des États à définir des stratégies cohérentes, à long terme, en matière d'aviation civile, qui soient conformes aux priorités nationales de développement. Les États ne disposent toutefois pas tous du même niveau de capacités institutionnelles, de compétences techniques et de ressources en matière de planification stratégique. Il est ainsi proposé dans la présente note de travail que l'OACI évalue la faisabilité d'un cadre OACI de soutien aux stratégies nationales pour l'aviation (NASSF), qui s'appuierait sur les dispositifs existants de soutien à la mise en œuvre et tirerait parti des compétences techniques mises volontairement à disposition par les États membres et les organisations internationales compétentes. Le cadre serait conçu de sorte que les États puissent se l'approprier grâce à une méthode adaptable, à une assistance spécialisée fondée sur leurs besoins et à des orientations préliminaires pour la mise en œuvre. La présente note de travail fait aussi référence à la note d'information de l'Arabie saoudite sur le même sujet, dans laquelle est présentée une expérience saoudienne dont on peut s'inspirer.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :
a) constater qu'il importe de renforcer la capacité des États à élaborer des stratégies nationales globales en matière d'aviation civile, conformes aux priorités nationales de développement et au Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI, afin de favoriser la connectivité, le développement économique, la résilience et la concrétisation de l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté* ;
b) inviter l'OACI à évaluer la faisabilité d'un cadre OACI de soutien aux stratégies nationales pour l'aviation, en s'appuyant sur les mécanismes existants de l'Organisation en matière de renforcement

[1] Versions anglaise et arabe fournies par l'Arabie saoudite.

	des capacités et de soutien à la mise en œuvre, notamment une méthode adaptable et différentes solutions permettant d'apporter aux États une assistance spécialisée fondée sur leurs besoins ; c) encourager les États membres à faire part, à titre volontaire, de leurs expériences, de leurs bonnes pratiques et de leurs compétences techniques à ce sujet à l'appui de cette évaluation, et inviter l'OACI à envisager, le cas échéant, la participation d'organisations internationales compétentes à l'élaboration du cadre, s'il venait à être établi.
Objectifs stratégiques :	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous* et *Aucun pays laissé de côté.*
Incidences financières :	L'évaluation de la faisabilité proposée devrait, dans la mesure du possible, tirer parti des mécanismes et des ressources existants de l'OACI. Si des ressources supplémentaires étaient nécessaires, elles seraient considérées comme faisant partie de l'évaluation.
Références :	Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI Résolution A42-23 de l'Assemblée Résolution A42-26 de l'Assemblée Ordre du jour, thème et objectifs de la Conférence ATConf/7 ATConf/7-WP/192 (Arabie saoudite), *The experience of Saudi Arabia in building up the National Aviation Strategy (NAS)* [L'expérience de l'Arabie saoudite en matière d'élaboration de la stratégie nationale de l'aviation]

1. INTRODUCTION

1.1 Le Plan stratégique 2026-2050 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) définit une vision à long terme visant l'instauration d'un système de l'aviation civile internationale sûr, sécurisé et durable qui relie le monde entier pour le bien de toutes les nations et de tous les peuples. Il fait aussi de l'aviation une partie intégrante d'un système de transport connecté, accessible, inclusif et abordable, qui contribue au développement socio-économique tout en pourvoyant à ce qu'aucun pays ne soit laissé de côté. La septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7) traduit cette orientation à long terme en un débat stratégique, sous le thème *Le transport aérien : moteur de la connectivité mondiale, du développement économique et de la résilience dans un monde dynamique*.

1.2 Pour que cette vision mondiale aboutisse à des résultats durables sur le plan national, les États doivent disposer des capacités institutionnelles nécessaires pour déterminer la direction qu'ils veulent faire prendre à leur secteur de l'aviation civile, la manière dont celui-ci contribue aux priorités nationales plus larges, ainsi que la façon dont les infrastructures, la connectivité, la réglementation, le capital humain, les investissements et la mise en œuvre peuvent être renforcés en tant qu'éléments d'un cadre cohérent. Une stratégie nationale de l'aviation civile peut être le trait d'union entre les objectifs mondiaux et les mesures nationales.

1.3 Les États ne partent toutefois pas tous du même niveau de capacités institutionnelles, de compétences techniques ou de ressources en matière de planification stratégique. Le déficit de planification qui en découle peut limiter la capacité de certains États à hiérarchiser leurs investissements, à coordonner les différentes parties prenantes, à définir des priorités mesurables et à traduire le potentiel de l'aviation en avantages économiques et sociaux durables. Il s'agit donc pour les États non pas de suivre un modèle unique, mais d'avoir la possibilité d'élaborer une stratégie adaptée à leur contexte.

2. HARMONISATION STRATÉGIQUE ET LACUNE CONSTATÉE

2.1 La démarche proposée s'inscrit dans le droit fil du point 2 de l'ordre du jour de la Conférence ATConf/7, qui porte sur la croissance de l'aviation et la connectivité aérienne par des investissements dans les infrastructures, le capital humain et les partenariats, notamment par l'intégration du renforcement de l'aviation dans les plans nationaux de développement au moyen d'une harmonisation et d'une coordination stratégiques. La Conférence a aussi pour objectif de renforcer les capacités institutionnelles et humaines et d'assurer une croissance durable et inclusive. Une planification stratégique nationale à long terme constitue un moyen concret de relier ces éléments entre eux plutôt que de les traiter séparément.

2.2 Cette proposition va aussi dans le sens de la résolution A42-23, en vertu de laquelle l'Assemblée reconnaît que le renforcement des capacités et le soutien à la mise en œuvre fournis par l'OACI aux États contractants sont essentiels pour atteindre l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté*. L'Assemblée préconise en outre dans cette résolution l'unité d'action de l'OACI, mettant l'accent sur la pertinence, la cohérence, l'efficience et l'efficacité pour répondre aux besoins des États. Dans le domaine du transport aérien (résolution A42-26), l'Assemblée demande en outre au Conseil, lorsqu'il le juge bon, de consulter des experts représentant les États membres, par les moyens appropriés, y compris par des groupes d'experts ou des groupes d'étude du Secrétariat composés d'experts qualifiés.

2.3 L'OACI apporte déjà un soutien aux États en matière de mise en œuvre, notamment sous la forme d'activités menées dans le cadre du plan directeur de l'aviation civile et d'autres projets de renforcement des capacités adaptés à leurs besoins. Ces mécanismes constituent un socle précieux. Dans la présente note, l'Arabie saoudite cherche à savoir s'il serait possible de les compléter par un cadre stratégique accessible à l'échelle mondiale, visant spécifiquement à aider les États à élaborer une stratégie nationale globale en matière d'aviation civile, tout en évitant les chevauchements avec les fonctions et produits existants de l'OACI.

3. CADRE OACI DE SOUTIEN AUX STRATÉGIES NATIONALES POUR L'AVIATION

3.1 L'Arabie saoudite propose que l'OACI évalue dans un premier temps la faisabilité de la mise au point d'un cadre OACI de soutien aux stratégies nationales pour l'aviation (NASSF). À ce stade, la proposition se limite volontairement à une évaluation de la faisabilité. Elle ne prévoit pas de structure permanente, de modalités de financement, ni de modèle de mise en œuvre ; ces questions seraient examinées par l'OACI, le cas échéant, dans le cadre de tout accord et mandat établis ultérieurement.

3.2 Sous réserve des conclusions de cette évaluation, le NASSF pourrait prévoir les éléments suivants : une méthode commune, mais adaptable pour l'élaboration d'une stratégie nationale pour l'aviation civile ; une démarche fondée sur les besoins pour déterminer la nature et le niveau de l'aide dont a besoin un État demandeur ; un mécanisme d'appui spécialisé tirant parti, le cas échéant, du Secrétariat de l'OACI et des experts qualifiés désignés volontairement par les États membres ; ainsi que des orientations préliminaires destinées à aider les États à passer de l'élaboration d'une stratégie à sa mise en œuvre.

3.3 La prise en main par l'État devrait rester un principe fondamental. L'autorité de l'aviation civile ferait office de point de contact officiel de l'État, tandis que la stratégie elle-même serait adaptée au contexte national, aux priorités de développement et au degré de maturité du système de l'aviation. Ce cadre aurait pour objet d'apporter un soutien, d'orienter et de transmettre des connaissances, et non d'imposer un modèle national uniformisé. Les organisations internationales compétentes pourraient, le cas échéant, participer ou apporter des points de vue spécialisés afin que les États puissent bénéficier d'une approche équilibrée et intégrée.

3.4 L'évaluation de la faisabilité devrait également inclure un modèle de gouvernance et de savoir-faire adapté. Sous la supervision de l'OACI, il serait possible d'associer les compétences techniques utiles du Secrétariat à celles de spécialistes mis à disposition volontairement par les États membres, tandis que les organisations internationales compétentes pourraient contribuer, le cas échéant, en tant que participants, observateurs ou contributeurs techniques. Il conviendrait de définir la composition exacte des participants, le mandat et les méthodes de travail après avoir achevé l'évaluation de la faisabilité, sous la forme d'un mandat.

3.5 L'évaluation pourrait également porter sur l'interaction entre le NASSF et les produits existants de l'OACI en matière de planification et de soutien à la mise en œuvre, la façon dont les États pourraient solliciter une assistance, la structure que pourrait prendre une méthode adaptable d'élaboration de stratégies, et les possibilités d'intégration du transfert de connaissances et des orientations préliminaires pour la mise en œuvre. En progressant ainsi par étapes, l'Organisation et les États membres seraient en mesure d'estimer la valeur ajoutée de ce concept avant d'envisager la mise en place d'un mécanisme permanent.

4. TIRER PARTI DE L'EXPÉRIENCE ET DES BONNES PRATIQUES DES ÉTATS

4.1 Dans cette perspective, l'Arabie saoudite a soumis la note ATConf/7-WP/192, dans laquelle elle rend compte de son expérience en matière d'alignement de sa stratégie nationale de l'aviation avec ses priorités plus larges en matière d'économie et de développement. Cette expérience montre la façon dont la planification stratégique peut relier les infrastructures, la connectivité, les réformes institutionnelles, le capital humain, les investissements et le développement sectoriel autour d'une orientation nationale commune.

4.2 Le fait de citer l'expérience saoudienne n'a pas pour but d'encourager la reproduction d'un modèle national unique. Il s'agit plutôt de montrer en quoi il est intéressant de faire l'inventaire de principes et d'enseignements transposables dans d'autres contextes. Dans le cadre d'une évaluation de la faisabilité, l'OACI pourrait inviter des États membres représentatifs de différents niveaux de maturité sur le plan du système de l'aviation et de capacité institutionnelle à faire part de leurs stratégies, méthodes, enseignements et bonnes pratiques. Ces contributions permettraient de garantir que le cadre qui pourrait être adopté à l'avenir soit concret, adaptable et capable de répondre aux besoins variés des États.

4.3 Une compilation structurée d'expériences nationales pourrait constituer un élément important de l'évaluation de la faisabilité. Plutôt que de classer ou de catégoriser les États, l'OACI pourrait s'inspirer d'exemples provenant d'États dont les marchés de l'aviation, les dispositifs institutionnels et le niveau de maturité de leur système sont différents. Cela permettrait d'inventorier les éléments constitutifs communs tout en préservant la souplesse nécessaire pour s'adapter aux contextes nationaux, et de constituer une base de connaissances collaborative qui pourrait être utile à l'avenir.

5. CONCLUSION

5.1 L'OACI a défini une vision mondiale pour l'aviation à l'horizon 2050, et la Conférence ATConf/7 est axée sur les politiques, les partenariats et les capacités nécessaires pour favoriser la connectivité, le développement économique et la résilience. Pour transposer cette vision en résultats à l'échelle nationale, il faut que chaque État dispose de capacités de planification stratégique. Une évaluation de la faisabilité d'un cadre OACI de soutien aux stratégies nationales pour l'aviation constituerait une première étape prudente : elle s'appuierait sur les capacités existantes de l'OACI, mobiliserait les connaissances mises volontairement à disposition par les États membres et les partenaires, favoriserait la

prise en main par les États et donnerait des pistes sur l'aide à leur apporter pour transposer la vision mondiale en mesures nationales cohérentes. La Conférence est donc invitée à prendre les mesures énoncées dans le résumé analytique.

— FIN —