Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/149[1]
8/10/26

NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 - 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels
3.2 : Renforcer la connectivité aérienne par des cadres économiques et réglementaires de l'aviation novateurs pour le transport aérien international

RENFORCER LA CONNECTIVITÉ, LA RÉSILIENCE ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DURABLE GRÂCE À DES MODES DE TRANSPORT AÉRIEN DIVERS ET COMPLÉMENTAIRES

[Note présentée par la Guinée équatoriale, le Nigeria, le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), l'Association des services aéronautiques (ASA World), le Conseil international des associations de propriétaires et de pilotes d'aéronefs (IAOPA) et le Conseil international de coordination des associations des industries aérospatiales (ICCAIA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le système de transport aérien international évolue continuellement pour répondre aux besoins économiques, technologiques et sociétaux. Parallèlement aux services aériens commerciaux réguliers, des formes diverses et complémentaires de transport aérien – notamment les services aériens régionaux et communautaires, l'aviation d'affaires et l'aviation générale, les vols charter et les opérations tout-cargo, ainsi que la mobilité aérienne avancée (AAM) émergente – jouent un rôle important pour soutenir la connectivité, faciliter le commerce et les investissements, renforcer la résilience et stimuler le développement économique durable.

Un réseau de transport aérien international complet et résilient repose sur ces modes d'aviation complémentaires, chacun répondant à des marchés distincts, fonctionnant selon des modèles économiques adaptés, absorbant les chocs opérationnels et générant des retombées socio-économiques majeures. Les cadres réglementaires et économiques qui appliquent implicitement un modèle unique conçu pour l'ensemble du secteur risquent de restreindre la connectivité, d'imposer des contraintes indues et de freiner le développement économique, en particulier dans les régions isolées, les petites communautés, ou en développement.

Afin de maximiser la contribution de l'aviation à la prospérité mondiale, la politique de l'aviation civile doit reconnaître ces réalités opérationnelles. La présente note décrit comment l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) peut guider les États vers des approches économiques et réglementaires proportionnées et adaptées, promouvoir un accès opérationnel équitable, encourager les investissements dans les infrastructures et favoriser des cadres d'action d'avenir, conformément aux objectifs stratégiques de l'OACI et à l'initiative *Aucun pays laissé pour compte* (*No Country Left Behind* ou NCLB).

[1] Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IBAC.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) reconnaître, dans l'élaboration des futures politiques internationales en matière d'aviation civile, qu'un système international de transport aérien complet repose sur des formes diverses et complémentaires de transport aérien afin de renforcer la connectivité, la résilience et le développement économique durable ;

b) demander à l'OACI, lors de l'élaboration d'orientations politiques, de promouvoir des approches économiques et réglementaires proportionnées et adaptées à l'objectif visé, qui tiennent compte des caractéristiques opérationnelles différentes de l'aviation régulière et non régulière ;

c) dans l'esprit de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB), demander à l'OACI d'élaborer des lignes directrices à l'intention des États afin d'encourager l'accès opérationnel, la mise en place d'infrastructures et de cadres réglementaires permettant de renforcer la connectivité, la résilience et le développement économique durable.

Objectif stratégique :	La présente note de travail s'inscrit dans le cadre de 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 :	Aucune.
Références :	ATConf/6-WP/64 Doc 10009, *Rapport de la sixième Conférence mondiale de transport aérien* (ATConf/6)

1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation civile internationale constitue un système diversifié et interconnecté de modes de transport aérien complémentaires. Si les services réguliers commerciaux demeurent au cœur de la connectivité mondiale, les services régionaux, l'aviation d'affaires et générale, les vols à la demande, le fret et la mobilité aérienne avancée (AAM) apportent des contributions majeures et uniques au développement régional, au commerce, à la préparation aux urgences et à la croissance économique.

1.2 Ces modes d'exploitation répondent à des besoins distincts selon des exigences commerciales et opérationnelles variées. Ensemble, ils forment un système mutuellement renforcé qui consolide la connectivité, l'accessibilité, la résilience et le développement économique durable, en particulier pour les collectivités et industries mal desservies par les lignes régulières.

1.3 L'importance de cette diversité n'est pas nouvelle. Lors de la sixième Conférence mondiale sur le transport aérien (ATConf/6) en 2013, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a reconnu l'aviation d'affaires comme une composante essentielle d'un système de transport aérien international complet et a appelé à l'élaboration d'orientations appropriées. Depuis lors, les évolutions du secteur et les enseignements tirés des crises mondiales ont confirmé la valeur de la diversité opérationnelle comme gage de résilience.

1.4 Face aux évolutions de l'aviation internationale, les politiques futures doivent refléter ces spécificités opérationnelles. La Conférence est invitée à examiner comment l'OACI peut favoriser des approches économiques et réglementaires proportionnées, adaptées et prospectives, tout en créant les

conditions d'accès opérationnel, d'infrastructure et de réglementation nécessaires pour que l'ensemble des acteurs contribue pleinement à la connectivité, à la résilience et au développement économique durable.

2. RÔLES COMPLÉMENTAIRES AU SEIN DU SYSTÈME DE TRANSPORT AÉRIEN

2.1 Le système de transport aérien international comprend une gamme d'exploitations complémentaires concourant aux objectifs économiques et sociaux des États. Tandis que les compagnies régulières concentrent leurs capacités sur les grands axes reliant les métropoles, l'aviation non régulière et spécialisée étend la connectivité vers les nœuds secondaires et les destinations isolées. En outre, l'aviation générale et d'affaires constitue un vivier essentiel pour la formation, la qualification et la spécialisation du personnel aéronautique mondial (pilotes, ingénieurs, techniciens). La mobilité aérienne avancée (AAM) renforcera encore ces capacités en améliorant l'accessibilité urbaine et régionale.

3. CONNECTIVITÉ ET RÉSILIENCE OPÉRATIONNELLE

3.1 L'aviation d'affaires, l'aviation générale et les futurs exploitants AAM offrent un accès direct à des milliers d'aéroports régionaux et locaux dépourvus d'infrastructures régulières. À mesure que les services AAM émergeront, des aéronefs électriques et hybrides à faible niveau sonore ouvriront de nouveaux points d'atterrissage et vertiports, étendant la connectivité durable aux zones enclavées.

3.2 Un écosystème diversifié s'avère nettement plus résilient face aux chocs macroéconomiques et aux crises sanitaires. Durant la pandémie de COVID-19, les exploitants non réguliers ont agi comme une « infrastructure critique », assurant le maintien des chaînes d'approvisionnement, le transport de personnel essentiel et les évacuations sanitaires (médévac) d'urgence en palliant l'interruption des vols réguliers. Considérer ces acteurs comme des « connecteurs communautaires » souligne leur rôle stratégique dans la résilience des transports nationaux.

4. PROMOUVOIR UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DURABLE

4.1 Les différents modes de transport aérien stimulent la croissance de façon complémentaire. Si les compagnies régulières soutiennent le tourisme de masse, l'aviation d'affaires et générale agit comme un catalyseur économique et un créateur d'emplois, facilitant le commerce, les investissements et l'emploi régional. De plus, ce secteur joue un rôle d'« incubateur technologique » et de pionnier pour l'adoption de solutions environnementales — du carburant d'aviation durable (SAF) aux modes de propulsion électriques, hybrides et à hydrogène — accélérant la transition de l'ensemble de l'industrie vers le zéro émission nette d'ici 2050.

5. LA NÉCESSITÉ D'UNE POLITIQUE PROPORTIONNÉE ET ADAPTÉE À L'OBJECTIF

5.1 Les caractéristiques propres aux vols non réguliers imposent des approches réglementaires calibrées. L'aviation non régulière regroupe des modèles variés — aviation d'affaires non commerciale, propriété fractionnée, vols à la demande commerciaux — caractérisés par la souplesse opérationnelle, des horaires sur mesure, l'usage d'aéronefs de plus petite taille et le besoin d'autorisations rapides. Appliquer aux vols non réguliers des cadres conçus pour les services réguliers de grande capacité impose des coûts et des retards disproportionnés sans bénéfice tangible pour la sécurité.

5.2 Il convient de souligner que reconnaître ces spécificités ne signifie pas appliquer une réglementation « allégée » ou au rabais. Il s'agit au contraire d'établir des politiques proportionnées garantissant des exigences équivalentes en matière de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement grâce à des mécanismes adaptés aux réalités du terrain.

6. GARANTIR L'ACCÈS OPÉRATIONNEL ET METTRE EN PLACE LES INFRASTRUCTURES NÉCESSAIRES

6.1 Pour tirer pleinement parti des avantages d'un système diversifié, il est nécessaire de garantir un accès approprié aux nœuds de transport et d'intégrer les aéroports d'aviation d'affaires et générale, les héliports, les vertiports et les exploitants de services aéroportuaires (FBO) dans les plans nationaux d'investissement et de développement. Considérer ces installations comme des nœuds de transport essentiels et résilients contribue à mobiliser des capitaux privés, des partenariats public-privé (PPP) et des financements provenant des banques de développement, sans recourir à des subventions publiques. De plus, la modernisation des règles *relatives à la propriété et au contrôle,* ainsi que la reconnaissance officielle *de la propriété fractionnée* en tant que modèle économique à part entière, faciliteront les investissements internationaux et la flexibilité transfrontalière indispensables à un système de transport aérien inclusif.

7. S'APPUYER SUR LES BASES JETÉES PAR L'OACI

7.1 L'OACI a déjà posé les bases de ce travail grâce à ses précédentes orientations sur la classification des activités aéronautiques et le traitement économique des divers modèles d'exploitation relevant de l'aviation d'affaires, y compris les opérations commerciales et non commerciales. Cet ensemble de travaux existants fournit à l'OACI une base pour diriger l'élaboration d'orientations transversales qui :

a) favorisent des approches économiques et réglementaires proportionnées ;

b) diffusent les meilleures pratiques internationales en matière d'opérations non régulières ;

c) encouragent le développement d'infrastructures facilitantes et de processus d'autorisation numériques simplifiés afin de réduire les délais d'approbation opérationnelle ;

d) garantissent que les futures politiques reconnaissent explicitement la contribution des formes diverses et complémentaires de transport aérien à une croissance économique durable.

8. CONCLUSIONS

8.1 La diversité de l'aviation civile internationale contribue globalement à renforcer la connectivité, la résilience opérationnelle et le développement économique, en particulier pour les communautés et les secteurs d'activité qui ne sont pas desservis de manière efficace par les compagnies aériennes régulières. L'élaboration des politiques doit englober l'ensemble des activités afin de soutenir des cadres réglementaires équilibrés, fondés sur la performance et adaptés aux enjeux futurs.

8.2 L'OACI occupe une position unique pour assurer le leadership et fournir les orientations nécessaires afin d'aider les États à mettre en œuvre des politiques proportionnées et adaptées à leurs besoins,

qui favorisent un système de transport aérien économiquement viable, compétitif, accessible, sûr, sécurisé, efficace et durable pour tous.

— FIN —