Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/150[1]
25/9/26

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

GROUPE DE TRAVAIL DU CHILI SUR LA MOBILITÉ AÉRIENNE AVANCÉE : EXPÉRIENCE, APPROCHES ET CONDITIONS FAVORABLES À UNE GOUVERNANCE INTERSECTORIELLE ET À UNE COLLABORATION PUBLIC-PRIVÉ EFFICACE

(Note présentée par le Chili et appuyée par 18 États membres de la CLAC)[2]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail relate l'expérience du Chili dans la mise en place et la gestion d'un groupe de travail sur la mobilité aérienne avancée (Groupe de travail sur l'AAM). Il s'agit d'un organe consultatif technique intersectoriel créé en vertu d'un accord entre les autorités chiliennes de l'aviation dans le cadre du Plan national multisectoriel pour la mobilité aérienne avancée (AAM) du Chili. La présente note décrit l'objet, le mode de gouvernance, les principes et les critères d'adhésion au groupe de travail sur l'AAM, ainsi que les conditions propices identifiées pour un développement progressif et sûr de l'AAM, en mettant l'accent sur les mécanismes de collaboration mis en œuvre jusqu'à ce jour entre les secteurs public et privé, et les enseignements qui en ont été tirés.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) prendre note de l'expérience du Chili en matière de conception et de gestion d'un groupe de travail sur l'AAM, à titre d'organe consultatif technique intersectoriel et de mécanisme de gouvernance non contraignant, chargé d'accompagner la mise en œuvre de l'AAM ;
b) encourager les États qui élaborent actuellement, ou prévoient d'élaborer, des cadres nationaux en matière d'AAM à envisager la mise en place d'organes de gouvernance collaboratifs réunissant l'autorité de l'aviation civile, d'autres organismes gouvernementaux, des exploitants, des constructeurs et des représentants du monde universitaire et de la société civile, sur la base de critères précis visant à garantir une représentation équilibrée, une mise en œuvre progressive, la transparence et la prévention des conflits d'intérêts, afin de favoriser la mise en place de mécanismes efficaces de collaboration entre les secteurs public et privé ;
c) inviter l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à continuer de tirer parti des mécanismes qu'elle a créés pour aider les États à partager leurs expériences, leurs approches et leurs meilleures pratiques en matière de modèles de gouvernance intersectoriels et de conditions propices

[1] Version espagnole fournie par le Chili.
[2] Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

	au développement sûr, ordonné et collaboratif de l'AAM, y compris la collaboration entre les secteurs public et privé.
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 :	Aucune incidence financière pour l'OACI.
Références :	Doc 10019, *Manuel sur les systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS)* Cadre UTM de l'OACI

1. INTRODUCTION

1.1 La mobilité aérienne avancée (AAM), qui englobe les systèmes d'aéronef non habité (UAS et drones) et les aéronefs électriques à décollage et atterrissage verticaux (ADAVe), pilotés ou autonomes, constitue l'une des évolutions les plus marquantes du transport aérien pour la décennie à venir. Son développement sûr et ordonné nécessite des cadres réglementaires propices, une gestion sécurisée de l'espace aérien, des infrastructures d'appui adaptées et, de manière plus générale, des mécanismes de coordination efficaces entre l'autorité de l'aviation civile, d'autres entités publiques, le secteur privé, le monde universitaire et la société civile.

1.2 Consciente de ce défi, l'autorité chilienne chargée du transport aérien a mis en place, en 2023, un groupe de travail chargé d'étudier l'utilisation, encore récente mais en pleine expansion, des aéronefs ADAVe, ADAV électriques ou électro-ADAV. Cette initiative a donné naissance à l'actuel groupe de travail sur la mobilité aérienne avancée (Groupe de travail sur l'AAM), une plateforme interinstitutionnelle réunissant des représentants d'organismes publics, d'exploitants, du monde universitaire, de la société civile, de constructeurs et de fournisseurs de technologies, qui ont collaboré à l'élaboration du Plan multisectoriel pour la mise en œuvre de l'AAM au Chili.

1.3 Dans ce contexte, le Chili souhaite faire part de son expérience en matière de mise en place et de gestion de cet organe de coordination. La présente note décrit l'objet du groupe de travail, sa structure de gouvernance, ses critères d'adhésion et de représentation, ainsi que les conditions nécessaires au développement sûr et progressif de l'AAM. Une attention particulière est accordée aux mécanismes de collaboration entre les secteurs public et privé utilisés à ce jour, en tenant compte du caractère essentiel des données techniques, de l'adhésion du public, ainsi que des ressources et des capacités du secteur privé, pour la mise en œuvre réussie et durable de l'AAM.

2. ANALYSE

2.1 **Objet et principes directeurs du Groupe de travail sur l'AAM.** Le Groupe de travail AAM a vocation à être un organe technique, consultatif, collaboratif et non contraignant, dont les conclusions, les rapports et les recommandations n'ont aucun effet contraignant pour l'autorité de l'aviation civile ou les autres organismes gouvernementaux, à moins d'être officiellement adoptés au moyen de mesures administratives appropriées. Il suit une démarche progressive, conforme aux étapes, aux niveaux de maturité et aux domaines d'application prioritaires définis dans le Plan multisectoriel, et s'appuie sur un ensemble de principes fondamentaux, notamment la sécurité, le déploiement progressif, l'innovation responsable, l'interopérabilité avec le système d'ATM et les futurs systèmes d'UTM/AUTM, la durabilité, la transparence et la confiance du public, la neutralité concurrentielle, afin d'éviter qu'il ne devienne un lieu propice à l'obtention d'avantages commerciaux ou à la captation de la réglementation, ainsi qu'une représentation équilibrée du secteur public, du secteur privé, du monde universitaire et de la société civile.

2.2 **Portée et domaines d'application prioritaires.** Le Groupe de travail sur l'AAM se concentre sur sept domaines d'application que le Chili considère comme hautement prioritaires : le transport d'urgence de fret biomédical, les services de taxi aérien, l'inspection et la surveillance aériennes, l'appui aux activités productives, la sécurité publique, les relevés aériens et la livraison à la demande de petits colis. Il s'articule également autour de huit piliers facilitateurs : cadre réglementaire et gouvernance ; intégration des communautés ; conception et mise en œuvre de l'espace aérien ; infrastructure et appui au sol ; mise au point, construction et certification des véhicules ; gestion des opérations ; gestion de la circulation aérienne ATM/UTM ; et modèles économiques et financement. Le Groupe de travail sur l'AAM ne se substitue pas aux responsabilités que la loi confère à l'autorité de l'aviation civile ou à d'autres organismes gouvernementaux. Il a plutôt pour rôle de favoriser la coordination, de recueillir des éléments probants et d'élaborer des propositions techniques, tandis que les fonctions de prise de décisions, de supervision et de réglementation demeurent du ressort des autorités compétentes.

2.3 **Structure de gouvernance.** La structure de gouvernance du Groupe de travail comprend quatre niveaux complémentaires qui conjuguent une large légitimité, une orientation stratégique, la continuité administrative et des compétences techniques :

a) Plénière du Groupe de travail sur l'AAM : vaste cadre de concertation ouvert à toutes les parties prenantes officiellement reconnues, qui examine l'état d'avancement du Plan, valide les priorités globales, reçoit les rapports d'autres organes et formule des recommandations non contraignantes ;

b) Comité directeur : organe restreint chargé de la direction stratégique, présidé par l'autorité de l'aviation civile et composé de représentants titulaires et suppléants désignés par chacun des cinq groupes sectoriels (organismes gouvernementaux, exploitants, milieu universitaire et centres de R-D, société civile, et constructeurs et fournisseurs de technologies). Il fixe les priorités, approuve les plans annuels, propose la création de groupes spéciaux et soumet des recommandations à l'autorité de l'aviation civile, mais n'est pas habilité à adopter des règlements, à autoriser des opérations ou à prendre des décisions administratives en son nom ;

c) Secrétariat technique : unité d'appui administratif et technique relevant de l'autorité de l'aviation civile, qui convoque les réunions, établit les comptes rendus, gère le fonds documentaire et assure le suivi des mesures convenues ;

d) Groupes spéciaux : groupes créés à titre temporaire dont le mandat, les produits attendus et le calendrier sont clairement définis, visant à aborder des domaines techniques particuliers (par exemple, réglementation et certification ; espace aérien et ATM/UTM ; infrastructures et aménagement du territoire ; projets pilotes et dispositifs d'expérimentation réglementaire ; acceptation par le public, protection de la vie privée et communications ; modèles économiques et financement ; données, cybersécurité et interopérabilité).

2.4 **Parties prenantes et collaboration public-privé.** Le Groupe de travail sur l'AAM réunit cinq groupes de parties prenantes : les organismes gouvernementaux, les exploitants, le milieu universitaire et les centres de R-D, la société civile, ainsi que les constructeurs et les fournisseurs de technologies, qui jouent chacun un rôle distinct dans le processus. Les organismes gouvernementaux définissent les responsabilités, les priorités et les exigences réglementaires ; les exploitants apportent leurs compétences opérationnelles et participent aux projets pilotes ; le milieu universitaire fournit des données techniques et des méthodes d'évaluation ; la société civile fait connaître les attentes du public et les critères d'acceptation ; et les constructeurs apportent des capacités techniques et concourent à l'élaboration de normes. Sur cette base, le Plan multisectoriel a favorisé des modalités concrètes de collaboration public-

privé, notamment des appels à propositions et des appels d'offres concurrentiels ouverts aux consortiums public-privé pour la réalisation de projets pilotes et la mise au point de solutions technologiques ; des partenariats internationaux avec des pays de premier plan dans le domaine ; la mobilisation de banques de développement, de sociétés de capital-risque et de fonds d'innovation afin d'obtenir des financements supplémentaires et de compléter les investissements du secteur public ; ainsi qu'une collaboration initiale avec les administrations régionales et locales, en particulier dans les villes désignées pour accueillir des projets pilotes, afin de soutenir l'aménagement d'un réseau de vertiports et la mise à jour des instruments d'aménagement du territoire.

2.5 **Critères d'adhésion et de représentation.** L'adhésion au Groupe de travail sur l'AAM est soumise à une procédure formelle, consignée par le Secrétariat technique et approuvée par le Comité directeur, qui prévoit quatre catégories de participation : membre permanent, expert invité, observateur et collaborateur à un projet pilote. Selon cette procédure, les candidates et les candidats doivent présenter une demande officielle, désigner un représentant titulaire et un suppléant, déclarer leur domaine d'intérêt et tout conflit d'intérêts potentiel, et accepter les règles relatives à la confidentialité, à l'intégrité et au traitement des données. Les demandes sont évaluées au regard de plusieurs critères, notamment leur conformité aux objectifs du Plan multisectoriel, l'apport technique ou territorial avéré, la représentation effective du groupe de parties prenantes concerné et la nécessité de maintenir une composition équilibrée entre les catégories de parties prenantes, en veillant à ce qu'aucun intérêt commercial particulier ne soit surreprésenté.

2.6 **Conditions propices au développement de l'AAM.** La feuille de route du Chili trace un cheminement du point de maturité actuel, limité à des essais en environnement contrôlé, à la commercialisation complète des domaines d'application prioritaires d'ici à 2035, en trois phases : fondements et projets pilotes (2026-2027) ; expansion contrôlée et premières opérations commerciales (2028-2031) ; et consolidation commerciale et passage à grande échelle (2032-2035). Le passage d'une phase à la suivante est subordonné au respect de six conditions propices mesurables que le Groupe de travail sur l'AAM utilise comme indicateurs de progrès :

a) un cadre réglementaire minimal, comprenant des règles claires relatives aux vols au-delà de la visibilité directe (BVLOS), à l'identification à distance, aux autorisations opérationnelles, à l'assurance, à la responsabilité et à la protection des données, avant que les opérations puissent être menées à plus grande échelle ;

b) un système UTM de base fonctionnel, doté notamment des fonctions essentielles d'enregistrement, d'autorisation, de suivi et de coordination avec l'ATM, avant que des opérations simultanées puissent être autorisées ;

c) une infrastructure pilote validée, comprenant des sites de décollage et d'atterrissage, des installations de recharge, des services de maintenance et des dispositifs d'accès au sol compatibles avec les cadres d'urbanisme, avant le déploiement des services à plus grande échelle ;

d) un niveau minimal d'acceptation par le public, établi à partir d'évaluations des incidences du bruit, de la protection de la vie privée, de la perception de la sécurité et de la participation du public, avant que des opérations puissent être autorisées au-dessus de zones urbaines densément peuplées ;

e) un modèle économique et de financement viable, fondé sur des évaluations de la demande, des coûts, de la tarification, des possibilités de financement et des avantages pour le public, avant le début des opérations commerciales ;

f) des capacités institutionnelles suffisantes au sein de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) du Chili et des organismes participants, notamment des inspecteurs, des procédures, des outils numériques et des mécanismes de coordination interagences.

2.7 **Enseignements tirés et pratiques exemplaires.** S'appuyant sur l'expérience des États-Unis, de l'Union européenne, du Japon, de la République de Corée et, surtout, du Brésil en tant que pays de référence dans la région, le Groupe de travail sur l'AAM a dégagé des enseignements qui guident désormais la démarche du Chili, notamment sur l'importance d'harmoniser les règlements nationaux avec les normes internationales émergentes ; les avantages liés à l'utilisation des infrastructures existantes aux premiers stades, notamment les hélistations et les aérodromes ; l'importance d'une mobilisation des administrations locales dès les premières étapes ; l'utilité des cadres réglementaires provisoires et des dispositifs d'expérimentation réglementaire pour mettre à l'essai de nouveaux concepts en environnement contrôlé sous la supervision de l'autorité de l'aviation civile, tout en restant assujettis aux autorisations et certifications requises ; et les avantages de favoriser une industrie locale capable de fournir des composants et des services à l'écosystème d'AAM. L'expérience du Groupe de travail sur l'AAM souligne également l'importance de trouver un équilibre entre la transparence, en tant que principe général, et la protection des données opérationnelles, commerciales et personnelles sensibles, afin de préserver la confiance des participants du secteur privé qui fournissent des renseignements confidentiels dans le cadre du processus. De même, il convient de déterminer et de faire connaître les avantages que ces nouvelles technologies peuvent apporter aux communautés afin de favoriser leur acceptation par le public.

3. CONCLUSION

3.1 L'expérience du Chili montre qu'un modèle de gouvernance structuré, non contraignant et intersectoriel, assorti de rôles, de critères de représentation et de règles de participation clairement définis, permet d'instaurer la confiance entre les parties prenantes des secteurs public et privé, de constituer une solide base de données techniques et de progresser graduellement et en toute sécurité vers l'intégration d'une technologie nouvelle et porteuse de transformations telle que l'AAM, tout en tenant compte des responsabilités de l'autorité de l'aviation civile en matière de réglementation, de supervision et de normalisation.

3.2 La collaboration public-privé, qui prend la forme de consortiums chargés de projets pilotes, de partenariats internationaux, de mécanismes de cofinancement et d'une mobilisation précoce des administrations locales, constitue une condition propice transversale tout aussi importante que le cadre réglementaire, les infrastructures ou l'acceptation par le public pour assurer le déploiement ordonné de l'AAM. Compte tenu de ce qui précède, le Chili réaffirme sa volonté de continuer à partager son expérience et ses pratiques exemplaires avec les autres États et avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), et estime que la présente Conférence constitue un cadre approprié pour promouvoir le débat sur la gouvernance intersectorielle et les conditions propices au développement sûr, coordonné et collaboratif de l'AAM à l'échelle mondiale.

— FIN —