Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/159[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
4.3 : Tirer parti des données sur le transport aérien et de l'écosystème numérique pour des opérations fluides, sûres et résilientes

LA GOUVERNANCE DES DONNÉES ET LA TRANSFORMATION NUMÉRIQUE COMME PILIERS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE LA PLANIFICATION ET DE LA CONTINUITÉ DES OPÉRATIONS DANS L'AVIATION CIVILE

[Note présentée par le Venezuela (République bolivarienne du)
et appuyée par 19 États membres de la CLAC[2]]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note traite de l'importance de la gouvernance des données et de l'analyse statistique en tant que leviers structurels permanents, essentiels à la planification économique, à la supervision réglementaire et à la croissance durable du transport aérien. Elle aborde également la manière dont la gestion intégrée de l'information permet d'optimiser les opérations quotidiennes et de renforcer la capacité de réaction des organisations face aux perturbations des marchés. Les États sont manifestement confrontés à des difficultés dans la mise en œuvre des outils traditionnels d'analyse, et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est invitée à favoriser la coopération technique, l'assistance et le transfert de technologies conformément au principe « *Aucun pays laissé de côté* », en encourageant la migration vers des plateformes interopérables.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) prendre acte du rôle de la gouvernance des données et de l'analyse continue des données statistiques en tant qu'outils essentiels à la planification stratégique, à la viabilité économique et à la prise de décision éclairée dans la gestion du transport aérien, en temps normal comme en temps de crise ;
b) prier instamment les États membres de moderniser leurs infrastructures de gestion des données relatives à l'aviation civile, en remplaçant les processus d'analyse traditionnels par des plateformes numériques intégrées, sécurisées et interopérables ;
c) inviter l'OACI, conformément au principe « *Aucun pays laissé de côté* », à renforcer la coopération technique, l'assistance et les programmes de formation spécialisée destinés aux États en développement, afin de favoriser l'adoption de méthodes analytiques et d'infrastructures numériques de pointe aux fins de la supervision économique et du contrôle des opérations.

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

Objectifs stratégiques :	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques suivants : *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 :	S/O
Références :	Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI Rapport de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) Principe directeur de l'OACI : « *Aucun pays laissé de côté* »

1. INTRODUCTION

1.1 Le développement durable du transport aérien international nécessite une gestion fondée sur la précision, la prévisibilité et l'efficacité opérationnelle. Conformément aux prescriptions du Plan stratégique 2026-2050 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'accès en temps voulu à des données normalisées et interopérables est essentiel à l'élaboration de politiques publiques, à une réglementation économique proportionnée et à la prise de décisions stratégiques.

1.2 Pour les autorités de l'aviation civile, la capacité de traiter en temps réel des données intégrées à des fins d'analyse constitue non seulement un moyen de faire face aux imprévus, mais aussi une solution essentielle à la gestion quotidienne des routes aériennes, à l'ajustement de l'offre commerciale et à l'optimisation de la capacité opérationnelle.

2. ANALYSE

2.1 **Les données comme atout structurel de la gestion de l'aviation :** la gestion quotidienne de l'espace aérien et du trafic aérien commercial nécessite un suivi analytique constant de variables telles que les flux de passagers et de fret, les coefficients de remplissage et la capacité opérationnelle. Au regard de l'expérience du Venezuela, il apparaît qu'un suivi statistique rigoureux permet d'évaluer la dynamique des marchés, d'ajuster la fréquence des vols, de garantir une concurrence loyale entre les exploitants et d'optimiser durablement la connectivité territoriale au moyen de mesures administratives pérennes.

2.2 **La résilience intrinsèque du modèle d'analyse :** lorsque les autorités de l'aviation reçoivent des flux de données constants, elles acquièrent une capacité accrue d'adaptation à des perturbations opérationnelles ou à des événements imprévus. Par une gestion analytique des créneaux horaires et une évaluation de la capacité de nœuds alternatifs, il devient possible d'atténuer les incidences, d'assurer un service continu et de préserver la sécurité dans tous les scénarios d'exploitation.

2.3 **Le défi posé par la fracture numérique et les outils traditionnels :** malgré les progrès réalisés en matière d'analyse, la gestion des flux statistiques au moyen d'outils locaux ou manuels, tels que les bases de données locales et les tableurs, est exposée à des vulnérabilités structurelles. Cette limitation met en évidence la nécessité urgente d'évoluer vers des interfaces assurant une automatisation, une sécurité et une interopérabilité en temps réel, conformément aux grands objectifs de transformation numérique de l'OACI.

2.4 **Le renforcement de la coopération technique et de l'assistance technique :** la transition vers des modèles de gestion pilotés par des données doit être inclusive. L'OACI doit accroître l'efficacité du transfert de connaissances, des activités de formation et de la coopération technique afin que les autorités

de l'aviation civile puissent développer durablement des capacités d'analyse autonome, en veillant à ce que tous les États participent sur un pied d'égalité à l'environnement dématérialisé de l'aviation.

3. CONCLUSION

3.1 La gouvernance et l'analyse continue des données sont indispensables pour renforcer l'autonomie technique et l'efficacité opérationnelle nécessaires à une planification durable du transport aérien.

3.2 Le processus de modernisation des systèmes informatiques doit s'accélérer grâce à l'engagement multilatéral et à l'assistance technique de l'OACI, afin de garantir la pérennité et la résilience de l'aviation civile mondiale, conformément au principe « *Aucun pays laissé de côté* ».

— FIN —