Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

ATConf/7-WP/163[1]
25/9/26

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

CADRE MONDIAL POUR LA RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE DES TECHNOLOGIES ÉMERGENTES DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION CIVILE (AAM, RPAS ET ADAVe)

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela, avec l'appui de 17 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile)[2]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note propose la mise en place d'un cadre mondial pour la réglementation économique des technologies émergentes dans le domaine de l'aviation civile. Compte tenu de la massification imminente des systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS), des activités de transport logistique effectuées au moyen d'aéronefs non habités, et de l'exploitation d'aéronefs de mobilité aérienne avancée (AAM) et d'aéronefs électriques à décollage et atterrissage verticaux (ADAVe), les progrès en matière de certification technique et de *sécurité* doivent être accompagnés d'orientations économiques générales et harmonisées à l'échelle mondiale relatives à l'accès au marché, à la tarification des infrastructures durables [vertiports et services de gestion du trafic de systèmes d'aéronef non habité (UTM)] et à d'autres questions de réglementation, notamment la responsabilité civile.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) prendre acte des difficultés et des possibilités économiques que présentent les technologies émergentes dans le domaine de l'aviation civile ;
b) recommander que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), par l'intermédiaire du Comité du transport aérien (ATC), crée un groupe de travail spécialisé chargé d'élaborer un manuel sur la réglementation économique des technologies émergentes dans le domaine de l'aviation civile, en s'appuyant sur la version actualisée de la *Politique et des éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587) et du *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626) ;
c) prier les États contractants de s'employer activement à échanger les meilleures pratiques en vue de l'élaboration et de l'harmonisation des cadres de réglementation.

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

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 :	Des incidences financières sont à prévoir pour les acteurs suivants de l'aviation : les États, le secteur de l'aviation et les organisations spécialisées, pour ce qui est de l'adoption d'un cadre économique mondial permettant de réduire les coûts d'exploitation, d'éviter les distorsions de marché et de stimuler l'investissement privé dans les infrastructures de mobilité aérienne avancée et de gestion du trafic de systèmes d'aéronef non habité, partout dans le monde. L'OACI devrait allouer des fonds à la création de groupes de travail chargés de mener des recherches et de proposer des amendements, des dispositions actualisées ou nouvelles, ou des éléments indicatifs pertinents.
Références :	Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* Doc 9626, *Manuel de la réglementation du transport aérien international* Doc 9082, *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* Doc 10019, *Manuel sur les systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS)*

1. INTRODUCTION

1.1 Au cours de la dernière décennie, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et ses États contractants ont réalisé des progrès considérables à l'échelle mondiale dans l'élaboration de cadres techniques relatifs à la sécurité, à la gestion des risques et à la cybersécurité, en vue de l'intégration des aéronefs non habités et des systèmes de mobilité aérienne avancée. Toutefois, le développement accéléré des modèles économiques fondés sur l'exploitation des systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS) et des aéronefs électriques à décollage et atterrissage verticaux (ADAVe) nécessite un effort mondial équivalent en matière de réglementation économique.

1.2 L'expérience acquise dans le domaine de l'aviation civile montre que la viabilité commerciale et l'instauration à grande échelle et en toute sécurité de nouveaux services aériens nécessitent une sécurité juridique et une prévisibilité économique, lesquelles sont des conditions préalables à la viabilité à long terme du transport aérien, comme il est établi par la *Politique et des éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587) et le *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626).

1.3 L'absence d'orientations économiques mondiales normalisées pour les technologies émergentes risque de fragmenter le régime de réglementation, créant ainsi des obstacles qui faussent le commerce international et alourdissent les coûts liés à la mise en service à l'échelle mondiale des flottes et des technologies.

2. ANALYSE

2.1 L'accès au marché et les prescriptions mondiales en matière de licences commerciales n'ont pas été optimisés pour les vols autonomes ou non habités. Les disparités régionales en ce qui concerne ces prescriptions entravent l'interopérabilité et l'expansion internationale des activités des exploitants et des constructeurs.

2.2 En ce qui concerne les infrastructures numériques et physiques ainsi que la viabilité de leur tarification, des investissements publics et privés importants sont nécessaires pour établir des redevances et des modèles de tarification non discriminatoires fondés sur les principes de recouvrement des coûts énoncés dans la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082), ainsi que des redevances applicables à l'utilisation des services de gestion du trafic de systèmes d'aéronef non habité (UTM) et des vertiports, afin d'éviter la formation de monopoles naturels dans les principaux nœuds urbains et interurbains, et de garantir un accès ouvert.

2.3 Il est essentiel d'établir des prescriptions en matière de financement et de couverture d'assurance proportionnelles à l'ampleur de l'exploitation, à la masse maximale au décollage et au profil de risque. Un cadre de réglementation trop rigide risque d'étouffer l'innovation et de favoriser uniquement les grands conglomérats, au détriment des petites et moyennes entreprises technologiques des pays en développement.

3. CONCLUSION

3.1 Mesurer l'importance stratégique du développement économique du transport aérien en tant que pilier fondamental de la mise en service durable à l'échelle mondiale des aéronefs de mobilité aérienne avancée (AAM), des systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS) et des aéronefs de nouvelle génération. L'aviation civile internationale se trouve à un tournant stratégique en raison de l'utilisation à grande échelle des aéronefs non habités, qui constituent non seulement une innovation technologique, mais aussi un moteur essentiel de la croissance économique mondiale, de la connectivité territoriale et du développement durable.

3.2 Inviter le Conseil de l'OACI, par l'intermédiaire du Comité du transport aérien (ATC), à créer un groupe de travail chargé d'élaborer un manuel sur la réglementation économique des technologies émergentes dans le domaine de l'aviation civile, en complément des Doc 9587 et Doc 9626 de l'OACI.

3.3 Prier instamment les États contractants d'adopter des politiques d'accès au marché transparentes, non discriminatoires et proportionnées relatives à l'octroi de licences commerciales pour les formes non conventionnelles de transport aérien et à la gestion de la tarification des infrastructures numériques et physiques émergentes, en encourageant les échanges sur les meilleures pratiques concernant les modèles de concession des vertiports et les structures tarifaires mondiales des services de gestion du trafic de systèmes d'aéronef non habité (UTM).

— FIN —