Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/175
25/9/26

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

2.2 : Investir pour le développement et la modernisation des infrastructures de l'aviation civile

ASSURER LA CROISSANCE MONDIALE DE L'AVIATION PAR LA PRÉPARATION DE L'ESPACE AÉRIEN : ACCÉLÉRER L'OPTIMISATION DE L'ESPACE AÉRIEN GRÂCE À DES NIVEAUX DE SERVICE MINIMAUX, À UNE STRUCTURE D'ESPACE AÉRIEN AMÉLIORÉE ET AU PROJET 30/10

(Note présentée par les Émirats arabes unis et Oman)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le transport aérien mondial connaît une croissance d'une ampleur rarement observée dans l'histoire de l'aviation ; en conséquence, les États et le secteur investissent dans de nouveaux aéronefs, l'agrandissement des aéroports et la modernisation des systèmes afin de s'y adapter. **Cette croissance ne peut être considérée comme acquise, pas plus que l'espace aérien nécessaire pour l'absorber.** Les infrastructures de l'espace aérien, en particulier au-dessus de la haute mer et dans plusieurs espaces aériens continentaux et nationaux, reposent encore sur des systèmes traditionnels et des procédures opérationnelles obsolètes et ne sont pas modernisées pour faire face à cette croissance. L'application effective des principes énoncés aux articles 12, 28 et 69 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), ainsi que des dispositions des Annexes 2 et 11 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), demeure essentielle pour garantir la cohérence des normes de séparation et des niveaux de service de navigation aérienne, ainsi que la coopération entre les États. **Si cette lacune n'est pas comblée, elle ne restera pas longtemps une simple question technique : elle réduit d'ores et déjà la marge de manœuvre nécessaire à une croissance sûre, efficace et durable. Chaque année de retard accroît le risque qu'aux investissements considérables réalisés aujourd'hui dans l'aviation ne corresponde pas une capacité suffisante de l'espace aérien.** La présente note expose les priorités urgentes indispensables à la mise en place d'une approche coordonnée à l'échelle mondiale pour l'optimisation de l'espace aérien transfrontière, en mettant l'accent sur l'espace aérien au-dessus de la haute mer, et les soumet à l'examen de la Conférence : l'élaboration d'exigences minimales de niveau de service (MSLR) harmonisées, afin de combler les écarts persistants dans les niveaux de services de navigation aérienne fournis, l'amélioration de la structure de l'espace aérien, appuyée par une gestion dynamique de l'espace aérien, et la mise en œuvre d'un réseau optimisé de routes des services de la circulation aérienne (ATS) ou d'un espace aérien avec libre choix de routes ainsi que du projet 30/10 de l'OACI, approuvé par la recommandation 3.1/1 à la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14). Ces priorités devraient être mises en œuvre de manière accélérée

dans le cadre d'un programme mondial coordonné, appliqué de manière cohérente tant dans l'espace aérien océanique que continental, avec des indicateurs de performance clairs et des échéances fermes. Afin de garantir la mise en œuvre de ces priorités avec la rigueur attendue par la Conférence, la présente note propose une feuille de route en trois volets, dont les progrès seraient régulièrement communiqués par les organes compétents de l'OACI au Conseil de l'Organisation, dans le cadre d'une gouvernance claire. Ces priorités offrent une voie crédible et opportune pour combler l'écart entre les ambitions de croissance de l'aviation et l'état de préparation de l'espace aérien qui doit permettre de les réaliser.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) prendre note de la croissance continue de la demande mondiale de transport aérien et de l'ampleur des investissements engagés dans l'ensemble du secteur de l'aviation pour y répondre ;
b) prendre acte du fait que cette avancée et ces investissements pourraient être exposés à des risques croissants s'ils ne s'accompagnent pas, sans délai, d'engagements fermes en faveur de la modernisation des infrastructures de l'espace aérien et des services de navigation aérienne, tant au-dessus de la haute mer que dans l'espace aérien continental ;
c) demander à l'OACI d'accorder la priorité, de toute urgence, à l'élaboration de politiques et de normes harmonisées relatives aux exigences minimales de niveau de service (MSLR) pour l'espace aérien au-dessus de la haute mer ;
d) demander à l'OACI, par l'intermédiaire des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, d'accélérer la mise en œuvre coordonnée d'une structure d'espace aérien améliorée et du projet 30/10, tant dans l'espace aérien océanique que continental, avec des indicateurs de performance clés et des jalons bien définis ;
e) demander à l'OACI de mettre en place des mécanismes de compte rendu appropriés concernant les MSLR, la structure d'espace aérien améliorée et la mise en œuvre du projet 30/10, afin que le rythme de la modernisation de l'espace aérien puisse être suivi par rapport à celui de la croissance de l'aviation.

Objectifs stratégiques :	La présente note 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 :	La coordination initiale et l'élaboration des politiques peuvent être assurées en grande partie par le biais des mécanismes existants de l'OACI et des organismes régionaux. Les besoins en ressources pour la mise en œuvre ultérieure du cadre MSLR, de la structure d'espace aérien améliorée et du projet 30/10 seront évalués progressivement par l'OACI et les États à mesure que les axes de travail et les plans de mise en œuvre seront élaborés.
Références :	Doc 7300, *Convention relative à l'aviation civile internationale*, articles 12, 28 et 69 Annexes 2 et 11 de l'OACI Doc 9750, *Plan mondial de navigation aérienne* *IATA Long-Term Air Transport Passenger Demand Projections (2026)* AN-Conf/14-WP/40 – *Exigences minimales de niveau de service au-dessus de la haute mer* AN-Conf/14 – Recommandation 3.1/1 – Projet 30/10 A42-WP/18 – *Optimisation de l'espace aérien transrégional situé au-dessus de la haute mer afin d'améliorer la sécurité, la capacité et l'efficacité*

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien devrait continuer à se développer au cours des prochaines décennies. Les statistiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) confirment que cette croissance n'est pas une projection lointaine ; elle est déjà en cours. En 2024, 4,7 milliards de passagers ont voyagé sur des vols réguliers, soit une hausse de 7,9 % par rapport à 2023, pour un total de 37,4 millions de départs. Le trafic passagers (passagers-kilomètres payants, ou PKP) a augmenté de 10,6 %, la capacité en sièges a progressé de 9,1 % et le coefficient de remplissage mondial a atteint 83,2 %. Les investissements des

exploitants d'aéronefs ont suivi le rythme, avec 1 114 livraisons de nouveaux aéronefs commerciaux et 1 380 nouvelles commandes nettes pour la seule année 2024. À plus long terme, l'OACI prévoit une croissance annuelle des PKP de 4,1 % au cours des vingt prochaines années, portant le nombre de passagers de 4,6 milliards en 2024 à environ 12,4 milliards d'ici à 2050, soit environ 2,7 fois le niveau actuel. **À ce rythme de croissance, le système d'espace aérien ne dispose que d'une très faible marge pour éviter de prendre du retard.**

1.2 Les dernières projections à long terme de l'Association du transport aérien international (IATA) indiquent que le trafic mondial de passagers, exprimé en PKP, passera d'environ 9 000 milliards en 2024 à un chiffre compris entre 19 500 et 21 900 milliards d'ici à 2050, selon le scénario considéré. Cette croissance devrait être la plus forte en Asie-Pacifique, en Afrique et au Moyen-Orient, trois régions dont les marchés du transport aérien devraient connaître une croissance plus rapide que le reste du monde jusqu'au milieu du siècle.

1.3 Les dernières prévisions à court terme de l'IATA, mises à jour pour tenir compte de la hausse des prix des carburéacteurs et du conflit au Moyen-Orient de cette année, confirment que cette croissance se poursuit également à court terme, même après la prise en compte de ces facteurs défavorables. Sur la décennie allant de 2025 à 2035, le nombre de PKP à l'échelle mondiale devrait croître à un taux annuel composé compris entre 2,7 % et 3,8 %, et le nombre de passagers entre 2,5 % et 3,4 %, selon le scénario. Au Moyen-Orient, la région la plus directement touchée par les tensions régionales de cette année, la croissance devrait tout de même s'établir entre 2,7 % et 4,3 % par an en PKP et entre 2,2 % et 3,5 % pour le nombre de passagers sur la même période, tandis que l'Asie-Pacifique devrait connaître une croissance encore plus rapide, comprise entre 3,5 % et 4,6 % en PKP. Même dans un scénario à court terme plus prudent, la tendance reste inchangée : la demande continue d'augmenter, et ce rapidement, précisément dans les régions dont le trafic dépend le plus fortement de la haute mer.

1.4 Les États et le secteur réagissent en s'engageant concrètement : commandes d'aéronefs, extension des aéroports et modernisation des systèmes, le tout fondé sur la conviction que cette croissance se produira effectivement. Les modélisations du secteur montrent à quel point cette croissance dépend de la poursuite des investissements : dans son scénario de forte croissance, le nombre d'aéroports en activité dans le monde augmente de 0,8 % par an, un chiffre proche du 1,0 % déjà atteint entre 2011 et 2024 ; mais là où les investissements ne suivent qu'avec retard, l'expansion aéroportuaire stagne presque, ralentissant à seulement 0,03 % par an. La demande n'attendra pas que les infrastructures ou l'espace aérien rattrapent leur retard.

1.5 La présente note attire l'attention sur la partie du système où ce risque est le plus manifeste : l'infrastructure de l'espace aérien elle-même. L'application effective des principes énoncés aux articles 12, 28 et 69 de la Convention de Chicago, ainsi que des dispositions des Annexes 2 et 11 de l'OACI, demeure essentielle pour garantir la cohérence des normes de séparation et des niveaux de service fournis, ainsi que la coordination entre les États, que ce soit au-dessus de la haute mer ou dans l'espace aérien continental et intérieur. L'espace aérien au-dessus de la haute mer représente le défi le plus préoccupant, car aucun État n'en assume à lui seul la responsabilité et toute amélioration dépend de la coopération et de la coordination entre États voisins. Mais l'espace aérien continental n'est pas épargné : à mesure que les volumes de trafic nationaux augmentent pour atteindre les niveaux prévus tant par l'OACI que par l'IATA, les pressions en matière de capacité, de personnel et de technologie dans l'espace aérien intérieur nécessiteront le même degré d'attention soutenue.

1.6 La présente note demande à la Conférence de traiter les deux dimensions de ce défi comme des questions nécessitant une action immédiate, sans plus de report. Elle explique pourquoi l'espace aérien au-dessus de la haute mer nécessite des exigences minimales de niveau de service (MSLR), pourquoi il convient d'accélérer la mise en place d'une structure d'espace aérien améliorée et la mise en œuvre du projet 30/10 de l'OACI, et d'appliquer ces initiatives de manière cohérente tant dans l'espace aérien

océanique que continental, et pourquoi ces initiatives, suivies séparément mais menées conjointement, constituent le moyen le plus crédible de combler l'écart entre la croissance et l'état de préparation.

2. ANALYSE

2.1 Pourquoi la haute mer requiert une attention particulière. L'espace aérien au-dessus de la haute mer n'appartient à aucun État, mais il doit néanmoins faire l'objet d'une gestion. Dans la pratique, cette responsabilité incombe aux États qui ont accepté de fournir des services de la circulation aérienne au nom de la communauté internationale, souvent au-delà de frontières tracées il y a plusieurs décennies et rarement réévaluées à mesure que se modifiaient les circuits de circulation. En l'absence de propriétaire unique, il n'existe pas non plus d'autorité unique capable de décider unilatéralement de moderniser les normes de séparation ou de garantir un niveau de service homogène sur l'ensemble d'une région océanique. Toute amélioration dépend de la volonté des États de se coordonner, et cette coordination n'a, à ce jour, pas suivi le rythme imposé par la croissance.

2.2 Un écart visible depuis des années. À l'AN-Conf/14 en 2024, les Émirats arabes unis, puis à la 42e session de l'Assemblée en 2025, les Émirats arabes unis et Oman ont présenté des notes exposant ce problème en termes clairs : en l'absence de toute approche unifiée concernant les minima de séparation entre les régions d'information de vol (FIR), de vastes portions de l'espace aérien au-dessus de la haute mer étaient devenues de véritables goulets d'étranglement, entraînant pour les vols internationaux des retards, une consommation de carburant accrue et des incidences environnementales évitables. Ces notes avertissaient que l'inaction ne résoudrait pas ce problème ne le résoudrait pas, mais déplacerait au contraire ces goulets d'étranglement ailleurs et rendrait le système moins apte à absorber la croissance future du trafic. Elles demandaient à l'OACI d'établir un cadre transrégional, appliqué de manière cohérente au-dessus de la haute mer, normalisant les minima de séparation, définissant des indicateurs de performance clairs et garantissant que chaque État et chaque usager de l'espace aérien puisse compter sur le même niveau minimal de service, quelle que soit la FIR qu'il traverse.

2.3 Cette préoccupation n'a pas faibli avec le temps. Deux ans après la Conférence AN-Conf/14, il n'existe toujours pas de cadre de l'OACI normalisant les niveaux de service ou les minimums de séparation au-dessus de la haute mer. Des États et des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) ont déployé des efforts isolés et non coordonnés, et certains n'en ont déployé aucun. Il en résulte un ensemble disparate de pratiques d'espacement et d'attentes en matière de services dans l'espace aérien océanique qu'aucune entreprise de transport aérien, ni aucun passager, ne peut prévoir de manière fiable ; plus cet ensemble hétérogène persiste, plus il sera difficile d'y remédier.

2.4 L'espace aérien continental fait face à une pression connexe, bien que distincte. Contrairement à la haute mer, l'espace aérien continental et intérieur relève généralement de la responsabilité claire d'un seul État, ce qui supprime le problème de coordination décrit ci-dessus, mais sans éliminer le problème de capacité. À mesure que les volumes de trafic nationaux augmentent pour atteindre les niveaux prévus tant par l'OACI que par l'IATA, et comme le confirment les prévisions à court terme actualisées de la section 1 concernant la croissance rapide de l'aviation mondiale, de nombreux États devront étendre la couverture de surveillance, renforcer les effectifs du contrôle de la circulation aérienne, accroître la capacité des secteurs et améliorer les accords de coordination transfrontalière, ne serait-ce que pour suivre le rythme au niveau national.

2.5 Dans de nombreuses régions, la structure actuelle de l'espace aérien repose toujours sur des routes ATS fixes et héritées du passé, avec de larges marges d'espacement, ce qui conduit à une sous-utilisation des capacités modernes de navigation à bord et au sol. La transition vers une gestion dynamique de l'espace aérien et la mise en œuvre progressive d'un espace aérien avec libre choix de routes sont

nécessaires pour optimiser l'efficacité des routes, accroître la capacité du système et favoriser les trajectoires privilégiées par les usagers.

2.6 La portée du projet 30/10 prévoit une cible de 30 milles marins dans l'espace aérien océanique et une séparation de 10 milles marins ou moins partout où cela est sûr et pris en charge sur le plan opérationnel, notamment dans l'espace aérien continental. L'évolution de la situation dans cette dimension continentale mérite le même degré d'attention et d'urgence qu'au-dessus de la haute mer, car un goulet d'étranglement dans l'espace aérien d'un seul État peut tout aussi facilement perturber un réseau mondial qu'un goulet d'étranglement au-dessus de l'océan.

2.7 Quels sont les enjeux si ce problème n'est pas résolu ? Il ne s'agit pas d'un risque lointain limité aux statistiques d'efficacité. Si les normes de séparation et les niveaux de service, au-dessus de la haute mer ou dans les espaces aériens continentaux les plus fréquentés, continuent d'avoir du retard par rapport à la croissance du trafic prévue tant par l'OACI que par l'IATA, la congestion pourrait devenir nettement plus fréquente sur l'ensemble du réseau. Cela se traduirait par des trajets plus longs, une consommation de carburant et des émissions accrues, ainsi que par des retards qui bloqueraient des millions de passagers et entraîneraient des répercussions sur les horaires des compagnies aériennes bien au-delà d'une seule région d'information de vol. Cela impliquerait également une réduction des marges d'erreur dans un espace aérien appelé à acheminer un trafic bien supérieur à celui pour lequel il a été conçu. **Si rien n'est fait avant longtemps, cette évolution dépasserait le simple cadre de l'efficacité pour devenir un enjeu de sécurité, le maintien d'une exploitation sûre et prévisible étant soumise à une pression réelle et croissante.**

2.8 Le coût d'un échec. Les États et le secteur investissent à une échelle exceptionnelle pour se préparer à la croissance décrite dans la section 1, en partant du principe que l'espace aérien, tant au-dessus de la haute mer qu'au sein des réseaux nationaux, sera à la mesure de ces investissements. Cette hypothèse ne peut être considérée comme acquise. Si la modernisation de l'espace aérien ne progresse pas à un rythme comparable, tout en tenant compte de la demande accrue d'exploitation de l'espace aérien supérieur (HAO) et des nouveaux acteurs de l'espace aérien, ce décalage ne restera pas caché longtemps : il se traduira par une capacité sous-utilisée, une exploitation imprévisible et un écart grandissant entre ce que le secteur a investi et ce que l'espace aérien peut réellement offrir. Chaque année où cet écart persiste accroît le risque que les niveaux records d'investissement dans l'aviation enregistrés aujourd'hui ne soient pas accompagnés de la capacité de l'espace aérien nécessaire pour en tirer pleinement parti.

2.9 Trois priorités complémentaires, et non une seule. Les MSLR, la structure d'espace aérien améliorée et le projet 30/10 s'attaquent au même problème sous-jacent sous des angles différents, mais tout aussi nécessaires. Les MSLR jetteraient les bases d'un cadre cohérent, piloté par l'OACI, de procédures de gestion du trafic aérien, de minimums de séparation, d'obligations de coordination et de compte rendu, harmonisés dans toutes les FIR s'étendant au-dessus de la haute mer, d'une manière qui respecte la responsabilité souveraine de chaque État vis-à-vis de son propre espace aérien. Le projet 30/10 charge les États et les ANSP de collaborer au niveau régional et de réduire les distances de séparation, tant au-dessus de la haute mer que, grâce à sa cible de 10 milles marins, dans l'espace aérien continental. Ce dont le projet 30/10 a besoin aujourd'hui, c'est d'une accélération : une structure plus solide, avec des axes de travail parallèles, des indicateurs de performance clairs et des échéances de mise en œuvre fermes, afin que la collaboration régionale volontaire se traduise par des progrès mesurables et rapides dans les deux domaines de l'espace aérien.

3. CONCLUSION

3.1 Ces questions relatives à la navigation aérienne sont portées à l'attention de la Conférence de transport aérien en raison de leur incidence directe sur le développement économique et l'environnement,

compte tenu de la croissance mondiale du trafic aérien et de la réponse du secteur par une vague d'investissements exceptionnelle. Ces investissements ne peuvent être considérés comme acquis. Ils dépendent de la modernisation, à un rythme adapté, de l'espace aérien, tant au-dessus de la haute mer qu'au sein des réseaux continentaux, ainsi que d'engagements fermes de la part des États chargés de la gestion de cet espace aérien. Des signaux d'avertissement ont été clairement exposés à l'AN-Conf/14 en 2024 et à la 42e session de l'Assemblée en 2025, et les progrès réalisés depuis lors ont été limités. Plus cet écart persistera, plus tôt il se traduira par de graves tensions opérationnelles, et plus grand sera le risque de mettre en péril le maintien de la sécurité de l'aviation et les investissements considérables que cette Conférence a pour mission de préserver.

3.2 **Il ne s'agit pas ici de mener des études supplémentaires, mais de mener des actions parallèles, dont les progrès seront suivis séparément et feront l'objet de comptes rendus clairs.** Les MSLR, la structure d'espace aérien améliorée et le projet 30/10 constituent des priorités complémentaires, et non concurrentes, qui méritent toute l'attention de la Conférence : l'une visant à établir une norme minimale harmonisée pour la haute mer, les autres visant à accélérer la mise en œuvre coordonnée tant dans l'espace aérien océanique que continental. En maintenant ces trois volets distincts, chacun avec ses propres jalons et son propre circuit de compte rendu au Conseil, il sera possible de voir clairement si des progrès sont réalisés sur chaque front, plutôt que de laisser l'un occulter l'autre.

– FIN –