



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

3.3 : Renforcer le mécanisme de planification des interventions d'urgence et la protection des consommateurs afin de favoriser la résilience du système de l'aviation

**PRÉPARATION INTÉGRÉE AUX CRISES ET CONTINUITÉ
OPÉRATIONNELLE POUR UN SYSTÈME DE TRANSPORT AÉRIEN
INTERNATIONAL RÉSILIENT**

(Note présentée par le Qatar)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les perturbations récentes, notamment la pandémie de COVID-19, les événements géopolitiques, les perturbations opérationnelles et les défis liés au climat, ont mis en évidence l'interdépendance de l'écosystème aéronautique mondial et révélé des vulnérabilités persistantes dans différentes régions. Ces perturbations ont démontré que la résilience de l'aviation dépend non seulement de la préparation de chaque partie prenante, mais aussi d'une coordination efficace dans l'ensemble de l'écosystème aéronautique, y compris les organismes de réglementation, les entreprises de transport aérien, les aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne et d'autres autorités publiques. S'appuyant sur l'expérience acquise par le Qatar lors de perturbations internationales majeures, la présente note souligne l'importance de renforcer les cadres de résilience intégrés, d'assurer la continuité des fonctions essentielles de l'aviation, d'améliorer la préparation aux crises et de garantir une flexibilité réglementaire et opérationnelle appropriée dans des circonstances exceptionnelles.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) constater que la résilience de l'aviation nécessite une préparation coordonnée à l'échelle de l'ensemble du secteur, tenant compte des interdépendances entre les organismes de réglementation, les entreprises de transport aérien, les aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les autres parties prenantes concernées ;
- b) encourager les États à mettre en place des mécanismes permettant une flexibilité réglementaire et opérationnelle en temps utile dans des circonstances exceptionnelles ;
- c) encourager les États à envisager, en tant que de besoin, des mécanismes dans le cadre des accords sur les services aériens et des arrangements connexes entre autorités aéronautiques qui favorisent la continuité et le rétablissement ordonné des services aériens internationaux en cas de crise et de circonstances exceptionnelles, en tenant compte des orientations pertinentes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ;
- d) encourager les États à prendre en considération la continuité et le rétablissement de la connectivité aérienne essentielle dans le cadre de la planification de la résilience de l'aviation et des stratégies de relance ;

e) demander à l'OACI de continuer à soutenir les États par l'échange des enseignements tirés et des meilleures pratiques en matière de résilience de l'aviation et de continuité de ses fonctions essentielles.	
<i>Objectif stratégique :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	OACI, Plan stratégique 2026-2050 Résolution A42-26 de l'Assemblée Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021) Lettre EC 2/16 – 24/75

1. INTRODUCTION

1.1 Ces dernières années ont été marquées par d'importantes perturbations touchant le transport aérien international, notamment la pandémie de COVID-19, les évolutions géopolitiques, les restrictions de l'espace aérien, les événements liés au climat et les perturbations opérationnelles. Ces événements ont mis en évidence l'ampleur des interdépendances au sein du secteur de l'aviation et souligné la nature systémique des risques qui pèsent sur celui-ci.

1.2 Cette expérience a révélé des vulnérabilités structurelles persistantes et des niveaux de résilience inégaux selon les régions, les segments de marché et les États. Alors que certains systèmes d'aviation se sont remis relativement rapidement, d'autres ont connu des perturbations prolongées et un rétablissement plus lent de la connectivité essentielle. Ces événements ont encore souligné l'importance de la préparation, de l'adaptabilité et des mécanismes de réponse coordonnés.

1.3 Alors que le trafic aérien international devrait plus que doubler d'ici à 2050, le développement de systèmes d'aviation résilients, capables de maintenir leurs fonctions essentielles en cas de perturbations, deviendra de plus en plus important.

2. ANALYSE

2.1 La résilience de l'aviation dépasse les capacités des organisations prises isolément. La continuité du transport aérien international dépend d'une coordination efficace entre les autorités de l'aviation civile, les entreprises de transport aérien, les aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les services des douanes, l'immigration, les autorités de santé publique, les agences chargées de la sûreté, les autorités chargées des affaires étrangères et d'autres parties prenantes.

2.2 Les perturbations récentes ont démontré que les difficultés touchant un élément du système de l'aviation peuvent rapidement générer des effets en cascade sur l'ensemble du réseau. En conséquence, la planification de la résilience de l'aviation devrait de plus en plus adopter une approche globale de l'écosystème, tenant compte de la nature interconnectée de l'aviation internationale moderne.

2.3 L'un des principaux enseignements tirés des crises récentes est l'importance de maintenir les fonctions essentielles de l'aviation en période de perturbations majeures. Ces fonctions peuvent inclure

les opérations de rapatriement, les vols humanitaires, le transport médical, les opérations de fret à l'appui des chaînes d'approvisionnement critiques, les services aéroportuaires et de navigation aérienne, ainsi que des niveaux minimaux de connectivité internationale. La capacité de maintenir ou de rétablir rapidement ces fonctions peut contribuer de manière significative à la résilience nationale, à la continuité économique et à la coopération internationale. Le maintien des services aériens essentiels devrait donc faire partie intégrante des cadres nationaux de préparation aux situations d'urgence et de continuité des activités.

2.4 L'expérience du Qatar face aux urgences de santé publique, aux restrictions régionales de l'espace aérien et aux perturbations liées à la sûreté a démontré qu'une coordination efficace entre l'autorité de l'aviation civile, les entreprises de transport aérien, les ministères concernés, les ambassades, les autorités sanitaires et l'aéroport s'est systématiquement avérée décisive pour rétablir les services essentiels, avec un transporteur national résilient et une plateforme de correspondance jouant un rôle central dans le maintien de la connectivité fondamentale.

2.5 Notre expérience face à de multiples types de perturbations a montré que la résilience repose sur une structure de gouvernance de crise prédéfinie, soutenue par des mécanismes de coordination réglementaires et diplomatiques bien établis permettant une réponse rapide et proportionnée. L'approche axée sur la résilience du groupe Qatar Airways renforce ce principe : elle est intégrée aux opérations quotidiennes plutôt que d'être activée uniquement en cas de crise, grâce à un suivi intensifié des évolutions géopolitiques et à une planification anticipée des situations d'urgence, fondée sur des scénarios, qui protège les passagers, les employés et les autres parties prenantes et permet une prise de décision plus rapide.

2.6 L'approche du groupe Qatar Airways a été mise à l'épreuve lors de fermetures sévères de l'espace aérien qui ont entraîné une immobilisation complète des aéronefs au sol. La flexibilité du réseau et le redéploiement des capacités, les ajustements de routes, l'établissement préalable des aéroports de dégagement et des procédures de stationnement des aéronefs, le repli sur d'autres plateformes opérationnelles, ainsi que les plans d'urgence pour les passagers et les équipages bloqués (y compris les transports transfrontaliers et les vols de rapatriement) se sont avérés essentiels au maintien des services indispensables.

2.7 La réussite de cette mise en œuvre a été rendue possible grâce aux efforts collectifs des fournisseurs de services de navigation aérienne, des autorités de l'aviation civile, des aéroports, des agences de défense et gouvernementales, des organismes de transport public et de nombreux autres acteurs, notamment pour maintenir un accès sécurisé aux couloirs aériens, garantir une séparation sûre entre les vols, donner la priorité au trafic essentiel dans des conditions d'espace aérien restreint et permettre une flexibilité temporaire des temps de service des équipages. Parallèlement, les agences gouvernementales et l'exploitant d'aéroport ont renforcé les procédures opérationnelles et les dispositifs de sécurité des passagers et du personnel face à la crise régionale de 2020, notamment les dispositifs d'évacuation et de mise à l'abri dans les aéroports.

2.8 Par ailleurs, pendant la pandémie de COVID-19, l'exploitant d'aéroport du Qatar, en étroite collaboration avec les autorités sanitaires et d'immigration, a mis en place un modèle d'exploitation dynamique permettant d'ajuster rapidement les flux aéroportuaires (de l'aérogare vers le côté piste et inversement) et d'appliquer des exigences de séparation à tous les points de contact de l'aéroport. Des équipements spécifiques ont été installés dans les zones critiques de l'aéroport pour aider le personnel des services de santé à assurer la surveillance, et des protocoles de désinfection spécialisés ont été mis en œuvre à tous les points de contact des passagers. De même, pendant la pandémie, la conversion des aéronefs de passagers de Qatar Airways en avions-cargos a permis de préserver l'accès aux biens essentiels et aux fournitures médicales lorsque la capacité de fret réservée ne suffisait pas à répondre à la demande, tandis que le recours à d'autres plateformes opérationnelles et au transport routier transfrontalier a permis de maintenir les flux de fret lorsque les liaisons habituelles étaient perturbées. Les vols de rapatriement affrétés

par Qatar Airways ont également permis de ramener chez eux des passagers bloqués alors qu'une grande partie du réseau aérien mondial restait paralysée par les fermetures de frontières.

2.9 Les événements géopolitiques de 2025 et 2026 ont également permis de tirer des enseignements en matière de commandement et de contrôle, de continuité des activités, de plans d'urgence, de résilience du personnel, de communication de crise, de coordination des parties prenantes et de reprise des activités. Leur mise en œuvre a renforcé le niveau de préparation de l'aviation au Qatar ainsi que le cadre de résilience du groupe Qatar Airways.

2.10 Dans tous les cas, la reprise a été rendue possible grâce à la même action coordonnée entre plusieurs organismes, les services ayant été rétablis par étapes et l'état de préparation vérifié à nouveau avant le retour progressif à un fonctionnement normal. Cela renforce l'intérêt d'intégrer des dispositifs de résilience préétablis dans les cadres de l'aviation nationaux et internationaux plutôt que de les élaborer à chaque nouvelle crise.

2.11 Les recommandations issues de la Conférence de haut niveau de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur la COVID-19 (HLCC 2021) ont souligné l'importance de la préparation aux crises, de la planification de la continuité des activités, du partage d'informations, de la gestion coordonnée des risques et du maintien des fonctions essentielles de l'aviation. Ces principes restent tout à fait pertinents pour les futures activités de planification et de préparation en matière de résilience.

2.12 Les perturbations récentes ont démontré l'importance d'une flexibilité réglementaire et opérationnelle en temps utile dans des circonstances exceptionnelles. Dans de nombreuses situations, une adaptation rapide des dispositions opérationnelles peut s'avérer nécessaire pour maintenir les services aériens essentiels, soutenir les opérations d'urgence et faciliter la circulation des passagers, du fret et de l'aide humanitaire. Une flexibilité appropriée peut inclure des procédures administratives accélérées, une coordination renforcée entre les autorités aéronautiques, des mécanismes de consultation rapides et des mesures de mise en œuvre pratiques dans le cadre des accords sur les services aériens en vigueur.

2.13 Conformément à la résolution A41-27 de l'Assemblée, le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) a élaboré des orientations destinées à aider les États à faire face aux crises et aux circonstances exceptionnelles tout en préservant l'intégrité et l'efficacité continue des accords sur les services aériens. Ces accords demeurent particulièrement pertinents en cas de perturbations majeures, car ils fournissent le cadre juridique et opérationnel dans lequel les services aériens internationaux sont autorisés, exploités et rétablis. Ces orientations, diffusées par la suite par la lettre EC 2/16-24/75, encouragent les États à atténuer l'incidence des perturbations des services aériens internationaux, à envisager des mesures de substitution au lieu de suspendre ou d'annuler des services aériens, à maintenir une consultation et une communication en temps utile entre les parties concernées, à appliquer les mesures de manière transparente et non discriminatoire, et à mettre en place des dispositions objectives pour la reprise des services. Ces orientations comprennent également un texte facultatif pouvant être ajouté aux accords sur les services aériens, en vertu duquel une partie instaurant des restrictions temporaires liées à une crise tiendrait dûment compte des directives de l'OACI pour que les accords sur les services aériens continuent de fournir un cadre prévisible pour le transport aérien international pendant les périodes de perturbation.

3. CONCLUSION

3.1 Les perturbations subies par l'aviation internationale ces dernières années ont renforcé l'importance de la résilience en tant qu'exigence stratégique pour le développement durable de l'aviation.

Une préparation efficace et des mécanismes de réponse coordonnés sont essentiels pour maintenir la continuité et soutenir la reprise lors de perturbations majeures.

3.2 Le renforcement de la résilience nécessite des approches intégrées impliquant tous les acteurs de l'écosystème aéronautique. Une coordination étroite entre les autorités publiques, les entreprises de transport aérien, les aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les autres parties prenantes est cruciale pour maintenir les fonctions aéronautiques essentielles et rétablir la connectivité en période de crise.

3.3 La capacité d'offrir une flexibilité réglementaire et opérationnelle appropriée dans des circonstances exceptionnelles, tout en préservant la sécurité, la sûreté et une supervision efficace, constitue un élément de plus en plus important de la résilience de l'aviation.

3.4 Alors que l'aviation continue de se développer à l'horizon 2050, le renforcement de la préparation aux crises, la planification de la continuité opérationnelle, les essais réguliers des dispositifs d'urgence et l'amélioration de la coordination au sein de l'écosystème aéronautique contribueront à un système de transport aérien international plus résilient, adaptable et durable.

— FIN —