ATConf/7-WP/211
16/11/26

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 1 : Tour d'horizon des faits nouveaux dans le domaine du transport aérien
1.1 : Faits nouveaux et progrès depuis la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6)

PROJET DE RAPPORT

Point 1 : Tour d'horizon des faits nouveaux dans le domaine du transport aérien

1.1 : Faits nouveaux et progrès depuis la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6)

1.1.1 DOCUMENTATION

1.1.1.1 Dans la note de travail WP/2, le Secrétariat fait un tour d'horizon des principaux faits nouveaux survenus dans le domaine du transport aérien international depuis la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), tenue en 2013. Il y décrit les progrès réalisés dans la mise en œuvre des politiques et recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) eu égard à la libéralisation de l'accès au marché, aux services de fret aérien, à la protection des consommateurs, à la concurrence et au financement des infrastructures. Il passe également en revue des questions plus générales qui concernent le secteur, notamment le redressement postpandémique, la transformation numérique, les technologies émergentes et les défis en constante évolution liés à la réglementation. Il y souligne également l'importance de moderniser les cadres politiques et réglementaires, de renforcer la coopération internationale et les capacités institutionnelles afin de favoriser le développement durable, résilient et inclusif du transport aérien international à l'horizon 2050. Il invite la Conférence à prendre note de ces évolutions et à appuyer les efforts de l'OACI visant à répondre aux nouvelles tendances et à faire progresser la réalisation des objectifs de son Plan stratégique 2026-2050.

1.1.1.2 Dans la note de travail WP/38, la Chine met en exergue l'importance de renforcer la connectivité aérienne mondiale afin de favoriser un développement socio-économique inclusif, ainsi que la mise en œuvre du Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI et de l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté* (NCLB). Elle décrit également les problèmes de connectivité auxquels sont confrontés les pays en développement et propose une approche fondée sur des données pour recenser les nœuds au sein d'un réseau de liaisons internationales, afin de favoriser leur intégration dans les réseaux régionaux et mondiaux de transport aérien. Elle invite la Conférence à reconnaître l'importance de renforcer la connectivité aérienne mondiale, à appeler les États membres à renforcer la connectivité des pays en développement et à promouvoir un réseau mondial de transport aérien plus équilibré et plus inclusif, et à demander à l'OACI de charger les groupes d'experts compétents d'étudier l'approche proposée, et d'encourager la mise en commun des pratiques en matière de sélection de nœuds ainsi que la réalisation d'études de cas volontaires.

1.1.1.3 La note de travail WP/56, présentée par Eswatini au nom des 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), souligne la nécessité de renforcer la fonction de développement du transport aérien de l'OACI, compte tenu des problèmes persistants liés à la connectivité aérienne, à l'accessibilité financière et aux capacités, en particulier dans les régions en développement. Eswatini fait observer que les capacités et les ressources institutionnelles actuelles de l'OACI risquent de ne pas être adaptées à son mandat et préconise un renforcement axé sur les résultats, s'appuyant sur des ressources, un savoir-faire et des capacités régionales suffisants. La Conférence est invitée à reconnaître le développement du transport aérien comme une fonction principale de l'OACI, à demander au Conseil d'envisager de procéder à un examen institutionnel et des capacités de sa fonction de développement du transport aérien de l'OACI, à mettre en place un programme de travail renforcé en matière de développement du transport aérien, et à allouer des ressources budgétaires adéquates et à affecter un personnel qualifié et géographiquement équilibré à cet égard.

1.1.1.4 La note de travail WP/64, présentée par l'Irlande au nom de l'Union européenne (UE), de ses États membres[1] et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)[2], met en exergue l'importance de préserver l'intégrité des accords sur les services aériens (ASA) afin de garantir la prévisibilité des services aériens en temps de crise. Il y est fait état de la nécessité de mieux faire connaître et d'utiliser davantage les orientations existantes de l'OACI. La note invite la Conférence à appuyer l'examen continu et la promotion plus active, ainsi que la poursuite du développement du modèle d'accord sur les services aériens (TASA), afin d'aider les États à renforcer leur résilience face aux crises.

1.1.1.5 Dans la note de travail WP/76, l'Arabie saoudite, avec le parrainage de l'Égypte, souligne que l'intervalle prolongé entre les conférences mondiales de transport aérien risque de limiter la capacité à réagir rapidement aux évolutions du marché et à faire des progrès durables dans la réalisation de l'objectif de développement économique de l'OACI. Elle invite la Conférence à demander au Conseil de réduire cet intervalle à cinq ans, de tenir la huitième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/8) début 2031, et de mettre en place un mécanisme de rapports et de bilan qui devront être présentés au plus tard trois ans après la clôture de chaque conférence. Elle demande également au Secrétariat de poursuivre ses efforts de mobilisation auprès des États, du secteur et des autres parties prenantes entre les conférences.

1.1.1.6 La note de travail WP/144, présentée par le Conseil international de coordination des associations des industries aérospatiales (ICCAIA) et le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), décrit comment les perturbations persistantes de la chaîne d'approvisionnement retardent les livraisons et la maintenance des aéronefs, augmentent les coûts et entravent la connectivité ainsi que la modernisation et la croissance des flottes. La note invite la Conférence à encourager les États à lever les obstacles procéduraux et économiques à la circulation des composants et matériaux critiques, à garantir l'accès aux minéraux critiques et à soutenir les capacités de maintenance ainsi que la reconnaissance des certifications. Elle prie également l'OACI d'intégrer la résilience de la chaîne d'approvisionnement dans la veille économique, les orientations générales la gestion des crises.

1.1.2 **ANALYSE**

1.1.2.1 La Conférence prend note de l'évolution du transport aérien international depuis la conférence ATConf/6, notamment des progrès réalisés dans plusieurs domaines d'action. Elle souligne l'importance de maintenir un cadre politique tourné vers l'avenir afin de soutenir le développement durable, résilient et inclusif du transport aérien international, conformément au Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI. Elle met aussi en évidence le rôle de l'OACI pour ce qui est de soutenir le développement du transport aérien, en particulier dans les régions confrontées à des difficultés persistantes sur le plan de la connectivité, de l'abordabilité et des capacités institutionnelles. Un large soutien s'exprime en faveur du renforcement du programme de travail de l'OACI relatif au développement du transport aérien, en faisant fond sur les mandats existants et les résultats de la septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7), afin de soutenir la mise en œuvre du Plan stratégique de l'OACI, en tenant dûment compte de l'objectif stratégique NCLB.

[1] Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Tchéquie.

[2] Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye, Ukraine.

1.1.2.2. La Conférence souligne qu'il est nécessaire de préserver la prévisibilité des services aériens internationaux en période de crise grâce à la coopération, à la transparence et à une communication rapide entre les États, ainsi que de favoriser une meilleure prise de conscience et une meilleure application des orientations existantes de l'OACI, notamment par le biais de l'examen continu du TASA. Par ailleurs, les participants se sont déclarés favorables à l'étude de méthodes fondées sur les données pour déterminer les nœuds stratégiques des réseaux de transport aérien internationaux, afin d'améliorer la connectivité.

1.1.2.3. En ce qui concerne la fréquence des conférences mondiales de transport aérien, la proposition visant à ce que le Conseil envisage d'organiser les prochaines conférences à des intervalles plus courts et de mettre en place un système de rapports intersessionnels sans faire double emploi avec les mécanismes existants reçoit un accueil favorable. Il est noté que la programmation des futures conférences devra tenir compte du programme général des réunions de l'OACI, des priorités et des répercussions en termes de ressources.

1.1.2.4. La Conférence note aussi les conséquences des perturbations persistantes qui touchent les chaînes logistiques mondiales du secteur aérospatial et souligne l'importance de la coopération internationale pour faciliter la circulation des composants et des matériaux essentiels, renforcer les capacités de maintenance et réduire les obstacles procéduraux inutiles. On constate aussi l'intérêt potentiel d'intégrer les considérations relatives à la résilience de la chaîne logistique dans le suivi économique de l'OACI et dans ses grands travaux d'orientations en la matière.

1.1.2.5. La Conférence prend acte des notes d'information WP/32, présentée par la Chine, et WP/194, présentée par le Groupe d'action du transport aérien (ATAG), le Conseil international des aéroports (ACI), l'IBAC, l'Association des services aériens (ASA World), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO) et l'ICCAIA.

1.1.3 **CONCLUSION**

1.1.3.1 Sur la base de la documentation examinée et des délibérations tenues dans le cadre du point 1.1 de l'ordre du jour, la Conférence formule les conclusions suivantes :

a) L'OACI et les États devraient veiller à ce que les politiques de transport aérien, les cadres réglementaires et les capacités institutionnelles continuent de s'adapter à la numérisation, aux technologies émergentes, à l'évolution des marchés et aux bouleversements futurs, tout en renforçant la connectivité dans les États en développement, y compris les pays les moins avancés (PMA), les pays en développement sans littoral (PDSL) et les petits États insulaires en développement (PEID) ;

b) Les États devraient mettre en œuvre les recommandations de la Conférence, fournir des informations pertinentes et communiquer leurs meilleures pratiques, et l'OACI devrait renforcer le suivi, cerner les nouveaux besoins en matière de politique et rendre compte des progrès accomplis à l'Assemblée ;

c) Afin de maintenir l'élan entre les Conférences mondiales de transport aérien, le Conseil devrait envisager de réduire l'intervalle entre les sessions, compte tenu du rôle central du développement économique du transport aérien, de la nature dynamique de ce secteur et de l'évolution technologique constante ;

d) Les États devraient s'appuyer davantage sur les recommandations de l'OACI, et l'OACI devrait continuer à mettre à jour le TASA afin de favoriser la coopération, la transparence et la prévisibilité des services aériens en cas de perturbations majeures ;

e) Les États et le secteur devraient renforcer leur coopération en matière de résilience de la chaîne logistique de l'aviation, et l'OACI devrait intégrer les considérations pertinentes relatives à la chaîne logistique dans ses activités existantes de suivi économique, d'élaboration de grandes orientations et de réponse aux crises, sans faire double emploi avec les travaux d'autres instances compétentes.

1.1.4 RECOMMANDATION

Recommandation 1/1 – Faits nouveaux et progrès depuis la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6)

La Conférence recommande :

a) que l'OACI et les États veillent à ce que les politiques de transport aérien, les cadres réglementaires et les capacités institutionnelles continuent de s'adapter à la numérisation, aux technologies émergentes, à l'évolution des marchés et aux bouleversements futurs, tout en renforçant la connectivité dans les États en développement et les États ayant des contraintes de capacité ;

b) que les États prennent les mesures appropriées pour mettre en œuvre les recommandations des conférences mondiales de transport aérien et fournir à l'OACI les informations pertinentes concernant les progrès réalisés, les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre et les nouveaux besoins en matière de politique ;

c) que l'OACI renforce le processus actuel de suivi de la mise en œuvre des recommandations de la Conférence, cerne les nouveaux besoins en matière de politiques et rende compte des progrès réalisés à l'Assemblée ;

d) que l'OACI envisage de réduire l'intervalle entre les Conférences mondiales de transport aérien afin de maintenir l'élan entre les sessions, compte tenu de la nature dynamique du secteur et de l'évolution constante des technologies ;

e) que l'OACI renforce son rôle en matière de développement du transport aérien et veille à ce que ses orientations stratégiques, son suivi économique et son soutien à la mise en œuvre restent en phase avec le Plan stratégique 2026-2050, notamment en actualisant plus avant le TASA afin de renforcer la résilience face aux crises ;

f) que les États et le secteur renforcent leur coopération en matière de résilience de la chaîne logistique de l'aviation, et l'OACI intègre les considérations pertinentes relatives à la chaîne logistique dans ses activités existantes de suivi économique, d'orientation en matière de politique et de réponse aux crises, sans faire double emploi avec les travaux d'autres instances compétentes.

— FIN —