Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/23[1]
23/9/26

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

3.2 : Renforcer la connectivité aérienne par des cadres économiques et réglementaires de l'aviation novateurs pour le transport aérien international

PLACER LA CONNECTIVITÉ, LA COMPÉTITIVITÉ ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE AU CŒUR DU CADRE RÉGLEMENTAIRE

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note traite des moyens de s'assurer que les interventions politiques dans le secteur de l'aviation, comme la réglementation sur les investissements, sont efficaces et contribuent à l'atteinte des objectifs stratégiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), notamment l'amélioration de la connectivité aérienne, la prospérité économique et le bien-être pour toutes et tous.

Assurer une connectivité aérienne sûre et abordable pour toutes et tous exige un secteur de l'aviation durable et compétitif, ainsi qu'un marché de transport aérien dynamique, comportant une gamme de modèles commerciaux offrant du choix et de la valeur aux consommateurs et la connectivité aux économies.

Pour atteindre ces objectifs stratégiques de haut niveau, il faut une réglementation proportionnée et adaptée, soutenue par des analyses rigoureuses et des preuves robustes, pour garantir que les bénéfices justifient les coûts. En 2016, l'OACI a adopté une série de bonnes pratiques en matière de réglementation pour aider les États en ce sens. Les principes qui sous-tendent l'approche de bonnes pratiques de réglementation ont été incorporés dans le *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626).

La présente note de travail propose un cheminement pour faire en sorte que tous les États puissent suivre l'approche de bonnes pratiques de réglementation lorsqu'ils élaborent et mettent en œuvre la réglementation économique touchant le transport aérien.

Suite à donner : La Conférence est invitée à

a) réaffirmer le soutien aux bonnes pratiques de réglementation de l'OACI ;

b) demander à l'OACI de mettre au point une trousse pratique pour assister les États dans la mise en œuvre des bonnes pratiques de réglementation ;

[1] Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

c) demander à l'OACI de mettre sur pied un groupe multidisciplinaire avec la participation des États et de l'industrie afin de l'aider à mettre au point la trousse sur les bonnes pratiques de réglementation ; d) demander à l'OACI d'explorer le développement de programmes de renforcement des capacités à l'intention des États qui ont besoin de soutien pour la mise en œuvre des orientations et de la trousse d'accompagnement, afin de soutenir l'objectif *Aucun pays laissé de côté*.	
Objectifs stratégiques :	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques *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 :	Il y aura des incidences financières pour la mise au point de la trousse et la mise sur pied du groupe multidisciplinaire, ainsi que pour le développement des programmes de renforcement des capacités.
Références :	Doc 7300, *Convention relative à l'aviation civile internationale* Doc 10078, *Rapport de la Commission économique* (A39-EC), 39e session de l'Assemblée de l'OACI A39-WP/140

1. INTRODUCTION

1.1 Le préambule de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) reconnaît l'importance d'un environnement réglementaire fondé sur « certains principes et arrangements » de façon à ce que les services aériens internationaux puissent être exploités de manière saine et économique.

1.2 Ce texte est aussi valide aujourd'hui qu'il l'était en 1944. Un secteur de l'aviation commercialement et financièrement durable et prospère, qui continue d'attirer les investissements requis pour soutenir la croissance, nécessite un marché de compagnies aériennes dynamique comportant une gamme de modèles économiques offrant du choix et de la valeur aux consommateurs et la connectivité aux économies.

1.3 Ces objectifs politiques de haut niveau exigent une réglementation proportionnée et adaptée soutenue par des analyses rigoureuses et des preuves robustes pour s'assurer que les bénéfices des interventions justifient les coûts réglementaires. Le rôle de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour établir un cadre mondial uniforme pour une telle réglementation est critique, afin de créer des règles du jeu uniformes et harmonisées pour une industrie mondiale.

1.4 Il est essentiel que tous les États aient accès aux ressources et aux outils nécessaires pour mettre en place une réglementation proportionnée et adaptée. Dans la mesure où des efforts de renforcement des capacités techniques peuvent être nécessaires, ils sont reflétés dans la présente note.

2. DISCUSSION

2.1 Lorsqu'elle est bien conçue et mise en œuvre, une réglementation économique peut s'avérer un important outil de développement en créant un environnement réglementaire clair et uniforme qui encourage et facilite l'innovation et les investissements tellement nécessaires, tout en assurant la protection des intérêts légitimes des différents groupes concernés.

2.2 Toutefois, en l'absence de réglementation économique et de surveillance efficace, ou quand le développement des politiques n'est pas basé sur des analyses robustes et soutenu par les parties prenantes, les choix politiques peuvent ne pas être alignés sur les objectifs de développement économique ou d'amélioration du bien-être collectif des États.

Bonnes pratiques de réglementation

2.3 La 39e session de l'Assemblée de l'OACI (Montréal, 27 septembre au 7 octobre 2016) a exprimé un soutien généralisé à l'adoption d'un ensemble de bonnes pratiques de réglementation couvrant la conception et le développement des politiques. Les principes sont les suivants :

Principes de conception des politiques

2.4 Uniformité et cohérence – les réglementations devraient être cohérentes avec les règles et pratiques existantes (et planifiées) applicables aux activités réglementées, afin de ne pas créer de chevauchements et de contradictions (au plan national ou international). Elles devraient aussi être prévisibles et appliquées avec une responsabilité claire de surveillance et sans discrimination à l'endroit de ceux qui sont soumis à la réglementation.

2.5 Proportionnalité – les réglementations devraient être utilisées uniquement lorsque leur nécessité est démontrée et elles devraient être proportionnées aux problèmes détectés afin de minimiser les coûts de conformité en recherchant la solution la plus économique.

2.6 Ciblées selon le risque – les réglementations devraient avoir des objectifs spécifiques et bien définis qui répondent directement au problème constaté. Lorsqu'approprié, on devrait accorder aux parties visées par la réglementation la flexibilité de répondre à des objectifs définis.

2.7 Équitables et sans distorsion – les réglementations devraient être appliquées de façon équitable et ne devraient pas occasionner de fardeau discriminatoire pour des groupes particuliers.

2.8 Clarté et certitude – les parties sujettes à l'obligation de conformité réglementaire doivent connaître clairement les règlements qui seront appliqués, ce qu'on attend d'elles ; elles doivent disposer de suffisamment de temps pour être en mesure de se conformer aux nouvelles exigences.

Principes de procédures

2.9 L'objectif de la réglementation devrait être déterminé sur la base de preuves solides ; des options de rechange devraient être envisagées pour déterminer la solution la plus appropriée.

2.10 Il devrait y avoir une évaluation des impacts de la réglementation avant sa mise en œuvre ; les impacts devraient être surveillés régulièrement.

- La rédaction de la réglementation devrait impliquer ceux qui seront potentiellement affectés ; le processus de prise de décision devrait être transparent et objectif ;

- Le processus de mise au point de la réglementation devrait prévoir des examens périodiques et systématiques (et des modifications subséquentes, au besoin) pour que la réglementation demeure appropriée ;

- Il devrait y avoir une procédure claire pour répondre aux jugements et aux appels, et pour réviser la réglementation au besoin.

2.11 Les principes qui sous-tendent l'approche de bonnes pratiques de réglementation ont été incorporés dans le *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626). Comprenant l'importance de faire en sorte que tous les États puissent adopter ces bonnes pratiques de réglementation, la présente note propose un ensemble d'étapes pratiques et réalisables.

Vers une trousse sur les bonnes pratiques de réglementation

2.12 Reconnaissant l'importance d'une politique de l'aviation bien conçue et mise en œuvre et de faire en sorte que l'aviation agisse comme catalyseur du développement économique ou du bien-être des sociétés dans tous les États, une trousse pratique serait une importante ressource pour soutenir les États dans la mise en œuvre des bonnes pratiques de réglementation.

2.13 Une telle trousse devrait incorporer les orientations sur les analyses de rentabilité et les évaluations d'impact, en fonction du contexte particulier du secteur du transport aérien, et elle devrait comprendre ce qui suit :

- une méthodologie d'évaluation de l'impact des interventions politiques sur la connectivité et la compétitivité ;

- des tests de stress pour la résilience aux chocs (tant pour la demande que pour l'offre) ; le biais d'optimisme ; et les démonstrations futures en cas d'émergence de nouvelles technologies, entrants ou modèles commerciaux ;

- des bonnes pratiques concernant les consultations avec les parties prenantes et les évaluations et examens subséquents.

3. CONCLUSION

3.1 Tenant compte de ce qui précède, on peut tirer les conclusions suivantes :

a) Pour atteindre l'objectif d'une connectivité aérienne sûre et abordable pour tous, il faut une industrie aérienne compétitive et dynamique, où les transporteurs aériens sont en mesure de se concurrencer, d'innover et de différentier leurs offres de services ;

b) Un cadre réglementaire proportionné et adaptée peut être un important facilitateur du développement de l'aviation. Les bonnes pratiques de réglementation proposent des principes éprouvés pour aider les États dans le développement de leurs politiques ;

c) Pour que tous les États soient en mesure de mettre en œuvre les bonnes pratiques de réglementation de façon efficace, une trousse pratique mise au point et approuvée par l'OACI constituerait un complément valable aux principes existants.

— FIN —