



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

**UNE BOÎTE À OUTILS DE MESURES DE POLITIQUE GÉNÉRALE
POUR LA PLANIFICATION DES INTERVENTIONS D'URGENCE ET
LA RÉSILIENCE DU SYSTÈME DE L'AVIATION**

(Présentée par la Thaïlande)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Au regard des perturbations récentes survenues dans le monde, on constate la fréquence accrue et l'effet des chocs externes sur l'ensemble du système de transport aérien. Lorsque des perturbations surviennent, les défaillances opérationnelles remettent directement en jeu la viabilité financière des entreprises de transport aérien, la connectivité nationale et la stabilité macroéconomique. Les mesures d'aide ponctuelles et réactives ne suffisent plus à garantir la résilience à long terme du secteur.

La présente note de travail expose un cadre pour la préparation proactive aux crises et la continuité économique. S'appuyant sur une surveillance continue des risques et sur une boîte à outils intégrée de mesures de politique générale pour le système de l'aviation, ce cadre offre une flexibilité réglementaire structurée dans sept grands domaines d'action clés et prévoit un mécanisme d'activation en quatre étapes. La note comporte des propositions de mesures concrètes à l'intention des États membres et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) visant à mettre en place des cadres coordonnés et fondés sur des données pour les interventions d'urgence et la résilience économique.

Suite à donner : La Conférence est invitée à examiner la note et à entériner les mesures figurant dans la section 5.

<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>	Aucune.
<i>Références :</i>	<i>Résolutions adoptées à la 42^e session de l'Assemblée – Édition provisoire, octobre 2025 (Résolution A42-13 de l'Assemblée de l'OACI)</i> Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI

1. INTRODUCTION

1.1 À la 42^e session de l'Assemblée, les États membres ont adopté la résolution A42-13, qui constate que « tous les États peuvent tirer parti de l'incorporation de stratégies de réduction des risques de catastrophe dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien » et souligne « la nécessité de coordonner au niveau le plus adéquat les interventions politiques et opérationnelles face aux catastrophes naturelles ou anthropiques qui prennent des dimensions régionales ou mondiales ». En établissant une boîte à outils intégrée de mesures de politique générale, fondée sur des données, pour le système de l'aviation, la présente note vise à concrétiser ces engagements mondiaux, en donnant des orientations aux autorités de l'aviation civile afin de les aider à remplacer les mesures d'aide ponctuelles et non coordonnées par une planification institutionnalisée des interventions d'urgence et une résilience sectorielle à long terme.

1.2 Ces dernières années ont mis en évidence la vulnérabilité de l'aviation civile face à des chocs externes en cascade. À la suite de la pandémie de COVID-19, les tensions géopolitiques et les restrictions imposées à l'utilisation de l'espace aérien ont entraîné de nombreux déroutements en vol et une forte volatilité des prix de l'énergie. En Thaïlande, le prix du carburant Jet A-1 est passé de 80 USD à plus de 200 USD le baril pendant les périodes de pointe, faisant passer les dépenses en carburant des entreprises de transport aérien de 30 % à 50 % de leurs coûts d'exploitation totaux. Cette flambée des prix a été à l'origine de l'annulation de 65 234 vols et de la perte de 12,16 millions de places en 2026.

1.3 Bien que des mesures d'urgence telles que l'exonération de redevances, la réduction des loyers aéroportuaires, le report des échéances de crédit et des assouplissements temporaires en matière de délivrance des licences aient immédiatement atténué les contraintes de trésorerie, ces mesures étaient par nature réactives. Face à des perturbations systémiques récurrentes, les autorités de l'aviation civile doivent délaisser les mesures d'aide non coordonnées au profit de mécanismes institutionnalisés de planification des interventions d'urgence qui préservent la continuité des activités et la stabilité du secteur.

2. DIMENSIONS POLITIQUES DE LA RÉSILIENCE FACE AUX CRISES

2.1 Pour faire face à des perturbations multiformes, les autorités de l'aviation civile doivent disposer d'un cadre global couvrant les sept grands domaines d'action suivants :

Dimension	Portée et objectif réglementaire
1. Sécurité et supervision réglementaire	Maintenir des normes élevées de sécurité tout en appliquant, dans les activités de délivrance de licences, de certification et d'inspection, des mesures d'assouplissement proportionnées et fondées sur les risques.
2. Capacité opérationnelle	Gérer les contraintes touchant l'espace aérien et la capacité des aéroports, optimiser les règles d'attribution des créneaux et faciliter la modification dynamique des routes.
3. Sûreté et facilitation	Préserver les mesures de base en matière de sûreté de l'aviation tout en simplifiant les procédures d'autorisation applicables aux membres d'équipage, aux secours humanitaires et au fret essentiel.
4. Résilience économique et financière	Favoriser la liquidité et la continuité financière des entreprises de transport aérien, des aéroports et des fournisseurs de services aéronautiques au moyen de mesures transparentes, temporaires et non discriminatoires.

5. Connectivité stratégique	Préserver les liaisons aériennes intérieures, régionales et internationales essentielles, notamment les chaînes d’approvisionnement du fret et les vols de rapatriement.
6. Maintien en poste du personnel	Préserver les compétences essentielles dans le domaine de l’aviation en évitant les départs soudains de personnel et en facilitant l’assouplissement des modalités de renouvellement des certificats.
7. Échange coordonné d’informations	Mettre en place un échange structuré de données en temps réel entre les autorités publiques, les exploitants du secteur et les partenaires internationaux.

3. FONCTIONNEMENT DE LA BOÎTE À OUTILS DE MESURES DE POLITIQUE GÉNÉRALE

3.1 Processus d’activation en quatre étapes

3.1.1 Un cadre efficace d’intervention d’urgence devrait reposer sur un mécanisme progressif, ajusté en fonction d’une surveillance continue des risques et de l’analyse des données opérationnelles :

Étape	Priorité opérationnelle	Principales mesures réglementaires
Étape 1 : Préparation	Surveillance régulière des principaux indicateurs économiques, géopolitiques et opérationnels.	Examiner les mesures d’exception, valider les flux de données de référence et préparer en amont les instruments d’assouplissement réglementaire.
Étape 2 : Activation précoce	Des signaux d’alerte précoce indiquent un risque de difficultés systémiques avant la publication de directives internationales officielles.	Mettre en œuvre, à titre temporaire, des mesures provisoires fondées sur les risques afin d’atténuer les premières incidences opérationnelles et financières.
Étape 3 : Intervention en situation de crise	Perturbation systémique de forte gravité ayant des incidences opérationnelles et économiques avérées.	Mettre en œuvre des assouplissements réglementaires ciblés, des mesures temporaires visant à assurer la continuité financière, des mesures d’allègement concernant les créneaux et des modifications d’itinéraire.
Étape 4 : Rétablissement et transition	Les conditions opérationnelles se stabilisent et le trafic revient progressivement à ses niveaux de référence habituels.	Supprimer progressivement et de manière systématique les assouplissements d’urgence, procéder à des examens après événement et rétablir la supervision réglementaire normale.

3.2 Dispositif permanent de préparation et exercices de simulation

3.2.1 Les mécanismes de planification des interventions d’urgence doivent être maintenus sous la forme de processus institutionnels permanents plutôt que de mesures décrétées en réaction à une crise. Pour adapter les capacités d’intervention et préserver l’agilité institutionnelle, il est indispensable

d'organiser périodiquement des exercices de simulation fondés sur des scénarios, des évaluations réalisées après les perturbations et une consultation continue des parties prenantes.

4. CONCLUSION

4.1 La fréquence et la complexité croissantes des perturbations mondiales imposent aux autorités de l'aviation civile de passer résolument d'une gestion réactive des crises à une préparation proactive et institutionnalisée. Les interventions non coordonnées des pouvoirs publics accentuent la vulnérabilité du secteur, fragmentent les marchés et retardent la reprise économique.

4.2 La mise en place d'une boîte à outils intégrée de mesures de politique générale pour le système de l'aviation, appuyée par une surveillance des données en temps réel, des critères d'activation transparents et une coordination interorganismes structurée, permettrait aux autorités de l'aviation civile de réduire considérablement les délais d'intervention, de maintenir la connectivité aérienne essentielle et de renforcer la résilience du système mondial de l'aviation.

5. SUITE À DONNER

5.1 La Conférence est invitée à :

- a) inviter les États membres et les parties prenantes concernées du secteur de l'aviation à tenir compte de l'importance de renforcer la préparation aux crises dans le système de l'aviation au moyen d'une surveillance fondée sur les données, d'une évaluation des risques et d'une prise de décisions de politique générale fondées sur des éléments probants, afin de renforcer la résilience et la viabilité économique du secteur de l'aviation ;
- b) demander à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'élaborer des orientations mondiales et des principes communs concernant la préparation du système de l'aviation aux crises, la surveillance des risques et la coordination des interventions réglementaires dans le cadre de ses stratégies à long terme.