



SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 4 : Technologies émergentes, nouveaux modèles économiques et autres questions connexes

4.1 : Cadres de réglementation économique des technologies émergentes

PROMOUVOIR L'HARMONISATION DES NORMES SUR LA MOBILITÉ AÉRIENNE AVANCÉE

(Note présentée par le Japon)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note porte sur l'importance de mettre au point des normes et des cadres de réglementation sur la mobilité aérienne avancée (AAM) qui sont harmonisés à l'échelle mondiale, afin d'assurer une intégration sûre et efficace de l'AAM et de soutenir le développement économique du transport aérien. Elle souligne également le rôle central que joue l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à cet égard et la nécessité de continuer à encourager les États à coopérer et à mettre en commun leurs connaissances.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) mesurer l'importance de la coopération mondiale pour le développement sûr et durable de la mobilité aérienne avancée (AAM) ;
- b) encourager l'OACI à poursuivre et à accélérer davantage ses travaux pour mettre au point des normes, des éléments indicatifs et des cadres de réglementation sur l'AAM qui sont harmonisés à l'échelle mondiale, afin de faciliter le développement de l'AAM et son intégration dans le système de l'aviation actuel.

<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>	Aucune.

1. INTRODUCTION

1.1 Partout dans le monde, l'introduction de la mobilité aérienne avancée (AAM) est très attendue, et divers constructeurs participent activement à son développement. Ces derniers s'investissent afin de se positionner solidement sur ce marché émergent, qui, un jour, devrait constituer un nouveau mode de transport aérien.

1.2 Certains constructeurs d'aéronefs d'AAM ont déjà effectué un certain nombre d'essais en vol et entamé des procédures de certification de type auprès des autorités de réglementation de leurs États de conception respectifs. Par ailleurs, certaines entreprises se préparent au lancement des opérations d'AAM en recherchant des itinéraires viables sur le plan de l'exploitation et en travaillant au développement et à l'exploitation de vertiports.

1.3 Des vols de démonstration d'aéronefs d'AAM ont été menés avec succès dans le cadre de l'Exposition universelle de 2025, tenue à Osaka (Kansai), au Japon. Ils sont une illustration concrète des efforts conjoints déployés par les secteurs public et privé pour promouvoir l'introduction de l'AAM.

1.4 À mesure que divers États progressent dans le développement et dans la mise en service des aéronefs d'AAM, et que l'on passe du concept à la réalité concrète, il devient de plus en plus important de veiller à ce que les cadres de réglementation et les normes techniques soient harmonisés à l'échelle mondiale pour assurer l'intégration sûre et efficace de l'AAM et soutenir le développement économique du transport aérien.

2. ANALYSE

2.1 Le travail mené pour effectuer des vols de démonstration d'aéronefs d'AAM à l'Exposition universelle de 2025, tenue à Osaka (Kansai), au Japon, a permis de confirmer que l'introduction de l'AAM nécessite non seulement de garantir la sécurité des aéronefs, mais aussi de mettre en place un écosystème complet, qui englobe notamment les systèmes de délivrance des licences de pilote, les règles d'exploitation, les vertiports et la gestion du trafic. Il a en outre fait clairement ressortir l'interdépendance étroite entre ces éléments ainsi que la nécessité de disposer de cadres de réglementation intégrés et d'assurer une coordination entre un large éventail d'acteurs pour veiller à la sécurité et à l'efficacité des opérations.

2.2 Divers États poursuivent actuellement le développement, la certification et la mise en service des aéronefs d'AAM, en s'appuyant sur une variété de modèles de conception et de modèles opérationnels. L'AAM passera de la phase de démonstration à celle de l'exploitation commerciale à mesure que les États mettront en place des cadres de réglementation adaptés à leur propre contexte. À cet égard, la coopération bilatérale et régionale joue un rôle important en facilitant la mise en commun des expériences sur le plan de l'exploitation, des connaissances techniques et des meilleures pratiques en matière de réglementation, contribuant ainsi à l'intégration en toute sécurité de l'AAM.

2.3 Par ailleurs, pour que cette coopération soit efficace et durable, il est important de disposer de normes et d'éléments indicatifs harmonisés à l'échelle mondiale formant un socle commun. Alors que des initiatives sont menées dans divers États concernant les systèmes de certification, les exigences opérationnelles, la délivrance des licences de pilote et les normes d'infrastructure, il est essentiel de garantir la cohérence entre ces différents éléments afin de faciliter une mise en service harmonieuse et un déploiement à grande échelle des opérations d'AAM.

2.4 Compte tenu de l'expansion attendue des aéronefs d'AAM et des services connexes dans le monde dans les années à venir, l'importance de l'harmonisation dans des domaines tels que la

certification des aéronefs, l'exploitation technique, la délivrance de licences, ainsi que la conception et l'exploitation des vertiports, devrait encore plus s'imposer. Cette harmonisation pourrait faciliter la coopération entre les autorités et contribuer à soutenir le futur déploiement dans le monde des aéronefs et des services associés.

2.5 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) joue un rôle central en mobilisant les savoirs d'expérience et les connaissances des États membres, en faisant progresser la mise au point de normes et de cadres de réglementation harmonisés à l'échelle mondiale, ainsi qu'en facilitant la communication d'informations et la coopération entre les pays. Comme les efforts visant l'introduction de l'AAM se poursuivent dans divers États, il faut faire avancer davantage les discussions sur l'harmonisation mondiale et faire en sorte que les États parviennent à une compréhension commune. Afin d'assurer une intégration sûre et efficace de l'AAM et de soutenir le développement économique du transport aérien, l'OACI devrait poursuivre et accélérer ses efforts pour mettre au point des normes et des cadres de réglementation harmonisés à l'échelle mondiale.

3. CONCLUSION

3.1 L'AAM, en tant que nouveau mode de transport aérien, est susceptible de renforcer la connectivité et de favoriser l'innovation, en contribuant au développement économique du transport aérien et en ouvrant la voie à des possibilités qui amélioreront le bien-être des collectivités.

3.2 Le Japon s'engage à participer aux activités de l'OACI pour mettre au point des normes et des éléments indicatifs et à y apporter sa contribution. Il estime toutefois qu'il est nécessaire de renforcer encore la coopération et la mise en commun d'informations entre les États, et de s'employer activement à faire part des expériences et des meilleures pratiques, afin d'assurer un développement sûr et efficace de l'AAM.

3.3 En outre, afin que l'AAM puisse soutenir le développement économique, il est essentiel de parvenir à une harmonisation mondiale des normes dans divers domaines, notamment la certification des aéronefs, l'exploitation technique, la délivrance des licences et les vertiports.

3.4 L'OACI devrait poursuivre l'élaboration de cadres, d'éléments indicatifs et de normes harmonisés à l'échelle mondiale, en vue de soutenir le développement sûr et durable de l'AAM ainsi que le développement économique du transport aérien, en mobilisant les connaissances et les savoirs d'expérience des États membres.