



NOTE DE TRAVAIL

**SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN
(ATCONF/7)**

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 2 : Favoriser la croissance de l'aviation et la connectivité aérienne par des investissements dans les infrastructures, le capital humain et les partenariats

2.1 : Intégrer l'aviation civile dans les plans nationaux de développement et d'investissement

PLANS DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT AÉRIEN MONDIAL ET RÉGIONAL

(Présenté par l'Éthiopie au nom des 54 États membres de
la Commission africaine de l'aviation civile²)

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Cette Note propose l'élaboration d'un Plan mondial de développement du transport aérien (GATDP), basé sur les Plans régionaux de développement du transport aérien et les lignes directrices communes de planification à l'intention des États. Bien que le secteur de l'aviation dispose de plans mondiaux bien établis en matière de sûreté, de navigation aérienne et de sécurité, ses dimensions, sur le plan de l'économie et du développement, sont souvent réalisées à travers des politiques, des initiatives et des projets distincts. Une architecture de planification structurée relierait l'architecture du transport aérien dans son ensemble, traduirait les politiques en feuilles de route réalisables et en priorités d'investissement, et soutiendrait les États et les régions à différents niveaux de préparation, en particulier les marchés les moins développés, enclavés, insulaires et les moins connectés.

Action requise. La Conférence est invitée à :

- a) reconnaître la nécessité d'une architecture de planification mondiale et régionale cohérente pour le développement durable du transport aérien international ;
- b) demander à l'OACI d'élaborer un Plan mondial de développement du transport aérien en collaboration avec les États, les régions et l'industrie ;
- c) demander à l'OACI de collaborer avec les organisations régionales, y compris la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), à l'élaboration et à la mise en œuvre pilote de Plans de développement du transport aérien adoptés au niveau régional et qui traduisent les priorités mondiales et les besoins régionaux en feuilles de route concrètes ; et
- d) demander à l'OACI d'élaborer des lignes directrices, un modèle de planification et d'indicateurs communs pour les plans nationaux et régionaux de développement du transport aérien.

¹ Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

<i>Objectif stratégique :</i>	La présente note porte principalement sur l'Objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être sociétal pour tous</i> . Le document soutient également les Objectifs stratégiques <i>Une mobilité transparente, accessible et fiable pour tous</i> et <i>Aucun pays laissé de côté</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Le travail de cadrage proposé, les consultations, l'orientation et l'élaboration de plans pourraient mobiliser des ressources du Secrétariat de l'OACI. Dans un premier temps, ce travail pourrait s'appuyer sur les programmes, les partenariats et les contributions volontaires existants ; son développement et sa mise en œuvre ultérieurs dépendraient du budget alloué au programme et de la mobilisation des ressources.
<i>Références :</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> , article 44 Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2026-2028</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> Doc 10116, <i>Plan mondial pour la sûreté de l'aviation</i> Ordre du jour de la septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7) Doc 9626, <i>Manuel de la réglementation du transport aérien international</i> Doc 9587, <i>Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien international est un catalyseur essentiel du commerce, du tourisme, de l'investissement, de l'emploi, de l'inclusion sociale et de l'accès aux marchés et aux services. Son développement durable dépend de la performance coordonnée de l'ensemble de l'écosystème aéronautique, y compris les politiques et la réglementation, les compagnies aériennes, les aéroports, les services de navigation aérienne, la connectivité, la facilitation, la sûreté et la sécurité, le capital humain, les données et les systèmes numériques, l'action environnementale, la résilience et le financement.

1.2 L'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) constitue un fondement clair pour une approche de planification intégrée en chargeant l'OACI de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international et de promouvoir une croissance sûre, ordonnée, efficace et économique de l'aviation civile internationale. En vertu de ce mandat, le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI définit une orientation générale visant à mettre en place un système aéronautique mondial sûr, sécurisé, durable, harmonisé et économiquement viable. Un plan de développement du transport aérien dédié renforcerait cette architecture en reliant la connectivité, le développement économique, les infrastructures, le capital humain et le soutien à la mise en œuvre dans un cadre harmonisé et axé sur les résultats.

2. MANQUE DE PLANIFICATION

2.1 L'aviation bénéficie déjà d'instruments de planification mondiaux éprouvés dans des domaines techniques clés, notamment le Plan mondial de sûreté aérienne, le Plan mondial de navigation aérienne et le Plan mondial de sécurité aérienne. Ces instruments définissent des objectifs, des priorités, des mécanismes de mise en œuvre et des indicateurs communs, tout en permettant une adaptation aux spécificités nationales et régionales, ce qui contribue à harmoniser les politiques, l'assistance technique et les investissements dans les domaines de résultats communs.

2.2 En revanche, les aspects économiques et liés au développement du transport aérien font souvent l'objet d'initiatives distinctes en matière de libéralisation, d'infrastructures, de connectivité, de simplification des formalités et de renforcement des capacités. Sans un cadre de planification intégré, ces efforts peuvent rester fragmentés, créant des écarts entre les politiques, la mise en œuvre, l'investissement et l'impact mesurable, en particulier lorsque la prestation dépend de la coordination entre plusieurs juridictions et secteurs. Une approche de planification plus cohérente aiderait les États et les organisations régionales à hiérarchiser les réformes, les infrastructures, les besoins en termes de compétences et de financement, tout en présentant aux partenaires de développement et aux investisseurs des programmes plus crédibles et plus bancables.

3. LES ARGUMENTS EN FAVEUR DES PLANS DE DÉVELOPPEMENT MONDIAUX ET RÉGIONAUX

3.1 Le futur Plan mondial de développement du transport aérien devrait être harmonisé avec les politiques mondiales et les plans mondiaux actuels de l'OACI, veiller à assurer la cohérence entre les objectifs de développement du transport aérien et les autres objectifs stratégiques de l'OACI. Il devrait plutôt servir de cadre de développement fédérateur reliant ces éléments à la connectivité aérienne, à l'accessibilité, à l'abordabilité, aux infrastructures et à l'investissement, à la logistique et au transport multimodal, à la modernisation de la réglementation, à la simplification des procédures, au capital humain, aux données et à la transformation numérique, aux capacités institutionnelles, à la résilience face aux pandémies et aux crises, ainsi qu'aux priorités environnementales et à la résilience environnementale.

3.2 Les plans régionaux de développement du transport aérien déclinerait ce cadre mondial en réalités économiques, géographiques, institutionnelles et commerciales de chaque région. Certaines contraintes et opportunités du transport aérien sont régionales. Les plans régionaux peuvent donc relier les objectifs mondiaux et la mise en œuvre nationale tout en soutenant la coopération entre les États, les organismes régionaux, l'industrie et les institutions financières.

3.3 Le niveau régional est également essentiel à l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté*. Les États partent de situations différentes en termes de trafic, de connectivité, de capacités institutionnelles et de préparation à l'investissement. Des voies de mise en œuvre variées et échelonnées peuvent permettre de répondre aux besoins des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral, des petits États insulaires en développement, des villes secondaires et des marchés les moins bien connectés. Les plans régionaux peuvent permettre d'identifier des solutions ciblées, y compris la connectivité du service public, le soutien au développement des itinéraires, la capacité mise en commun, les infrastructures partagées et l'assistance technique, sans imposer un modèle uniforme.

3.4 L'architecture proposée respecterait la souveraineté des États ainsi que le caractère volontaire de la planification du développement de l'aviation et son pilotage par les États. Le plan mondial définirait des objectifs communs et des principes de planification ; les plans régionaux préciseraient les priorités régionales communes et les actions de coopération ; et les plans nationaux détermineraient les décisions en matière de politique intérieure, d'investissement et de mise en œuvre, en fonction du contexte national et des obligations internationales applicables.

4. PROPOSITION DE CONTENU ET D'ARCHITECTURE DE PLANIFICATION

4.1 Le Plan mondial de développement du transport aérien devrait définir une vision commune à long terme, des objectifs mesurables et des principes visant à assurer un développement du transport aérien qui soit compétitif, accessible, abordable, résilient et durable. Le plan devrait proposer une

méthodologie commune de diagnostic et de planification, et un cadre intégré couvrant la connectivité, les infrastructures et les investissements, la logistique et le transport multimodal, la modernisation de la réglementation, la facilitation, le capital humain, la capacité institutionnelle, la transformation numérique, la préparation aux crises et la durabilité environnementale. Le Plan devrait également prévoir des voies de mise en œuvre différenciées et échelonnées pour les États et les régions selon leur niveau de préparation ; définir les modalités en matière de gouvernance, de partenariat, de financement et de renforcement des capacités ; et définir un ensemble restreint d'indicateurs de performance comparables, de mécanismes de soumission de rapport et de processus d'examen périodique. Il devrait s'aligner sur le Plan stratégique de l'OACI et compléter les cadres techniques et environnementaux existants de l'OACI sans les dupliquer.

4.2 Chaque Plan régional de développement du transport aérien devrait comporter les éléments suivants : un niveau de référence régional et les perspectives de demande ; les liaisons prioritaires pour le transport de passagers, les réseaux de fret et les corridors économiques au sens large ; les exigences en matière d'infrastructures et de préparation opérationnelle ; les réformes réglementaires et institutionnelles ; les mesures visant à harmoniser la mobilité et à assurer sa fluidité ; les besoins en matière de compétences et de renforcement des capacités ; les priorités en matière de données et les priorités numériques ; les actions en faveur de l'environnement et de la résilience ; un cadre de projets et d'investissements classés par ordre de priorité ; une feuille de route de mise en œuvre assortie d'échéances ; des responsabilités clairement attribuées ; des options de financement ; et des indicateurs permettant de suivre les réalisations et les résultats.

4.3 Les lignes directrices de l'OACI en matière de planification nationale et régionale devraient comprendre un modèle de structure, des exigences minimales en matière de données, des dispositions relatives à l'assurance qualité, des méthodes de consultation des parties prenantes, des outils d'analyse de la demande et des scénarios, des critères de hiérarchisation des projets, des garanties pour un soutien transparent et non discriminatoire, des approches de financement et de mobilisation des ressources, ainsi qu'un cadre de suivi et d'évaluation. Ces lignes directrices devraient être modulables afin de permettre aux États ayant des données lacunaires ou des capacités limitées de pouvoir commencer par un plan minimal réaliste et le renforcer progressivement.

4.4 La planification doit être axée sur les résultats. Les indicateurs communs pourraient porter sur la connectivité ; l'accessibilité et l'abordabilité ; les volumes de passagers et de fret ; la capacité des aéroports et de la navigation aérienne ; la simplification des formalités et les délais de traitement ; la mise en œuvre de la réglementation ; les capacités de la main-d'œuvre ; la disponibilité et la qualité des données ; les investissements mobilisés ; le bilan environnemental ; et la résilience. Les indicateurs devraient, dans la mesure du possible, s'appuyer sur les systèmes de déclaration existants de l'OACI et ceux des organismes régionaux afin d'éviter d'imposer de nouvelles charges injustifiées de déclaration.

5. ARGUMENTS EN FAVEUR D'UNE MISE EN ŒUVRE PILOTE INITIALE AU NIVEAU RÉGIONAL

5.1 Les régions dont l'économie est en développement, notamment l'Afrique, constituent un argument de poids en faveur d'une mise en œuvre rapide de l'approche proposée. Les priorités de l'Afrique en matière d'aviation sont étroitement liées à l'Agenda 2063, au Marché unique du transport aérien africain (MUTAA), à la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), à l'intégration régionale et au développement des infrastructures, mais les marchés continuent de varier considérablement en termes d'échelle, de connectivité, de capacités institutionnelles et de préparation à l'investissement. Les lacunes persistantes en matière de connectivité, les coûts de transport élevés et l'accès inégal aux services aériens renforcent la nécessité d'un développement régional plus coordonné du transport aérien. La Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) est donc prête à travailler avec les États et les organismes régionaux

pour assurer le leadership africain dans l'élaboration d'un Plan de développement du transport aérien continental, assorti d'une feuille de route initiale de mise en œuvre et l'assistance de l'OACI, des partenaires et des parties prenantes.

5.2 Un projet pilote initial impliquant l'OACI, la CAFAC, la Commission de l'Union africaine, les Communautés économiques régionales, les États, l'industrie et les institutions de financement du développement pourrait permettre de tester une méthodologie commune, de mettre en place une base de référence régionale, de valider les programmes prioritaires et les listes de projets, et d'élaborer un cadre de suivi axé sur les résultats. Cela aiderait également à aligner l'assistance technique et le financement sur la mise en œuvre du MUTAA, les priorités de développement nationales et les objectifs d'intégration régionale au sens large.

6. CONCLUSION

6.1 La communauté aéronautique mondiale a démontré la valeur des plans structurés pour l'alignement des politiques, le renforcement des capacités, l'investissement et la responsabilité. Étendre cette discipline de planification à la dimension économique et de développement du transport aérien permettrait de combler une lacune importante en matière de mise en œuvre. Un Plan mondial de développement du transport aérien, étayé par des plans régionaux et des lignes directrices nationales concrètes, contribuerait à traduire les engagements internationaux en résultats de développement coordonnés, inclusifs et mesurables.

6.2 La Conférence est invitée à soutenir les mesures énoncées dans le Résumé exécutif et appeler l'OACI à collaborer avec la CAFAC, les États, les organismes régionaux et le secteur privé, afin de mettre en place l'architecture de planification proposée et de mener un projet pilote de Plan régional de développement du transport aérien pour l'Afrique.