



NOTE DE TRAVAIL

**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

**1.2 : Le transport aérien vu par le plan stratégique à long terme de l'OACI : propulser
l'aviation à l'horizon 2050**

**RENFORCER LA FONCTION DE L'OACI EN MATIÈRE DE
DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT AÉRIEN POUR UNE CONNECTIVITÉ
ET UNE CROISSANCE MONDIALES ÉQUILIBRÉES**

(Note présentée par Eswatini au nom des 54 États membres
de la Commission africaine de l'aviation civile²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La *Convention relative à l'aviation civile internationale* confie à l'OACI la mission de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international et d'encourager le développement de tous les aspects de l'aéronautique civile internationale. Le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI confirme que le développement économique est l'un des six objectifs stratégiques interdépendants. Le développement du transport aérien est l'un des principaux résultats du système international de l'aviation civile et doit être poursuivi dans une relation équilibrée et mutuellement renforçante, avec la sécurité, la sûreté, l'efficacité de la navigation aérienne, la facilitation et la durabilité environnementale.

La capacité institutionnelle consacrée à cette fonction n'est pas encore à la mesure de sa portée mondiale. Le Document 10229 de l'OACI alloue 16,252 millions de dollars canadiens, soit 4,3 % du budget ordinaire 2026-2028, et 27,5 postes équivalents temps plein à l'Objectif stratégique de développement économique. Le même document relève que les déficits de financement ont entraîné une perte d'expertise dans le domaine de la libéralisation du transport aérien et les contributions économiques, et la réduction de la capacité d'assistance technique sur place fournit une base claire pour une évaluation institutionnelle et des capacités fondée sur des preuves, particulièrement en vue de la persistance en matière de capacité, d'accessibilité financière et écarts de connectivité affectant les régions en développement.

¹ Versions française et anglaise fournies par Eswatini.

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.

Cette note propose donc une évaluation institutionnelle des capacités ainsi une fonction de développement du transport aérien de l'OACI renforcée et axée sur les résultats, soutenue par des ressources de base adéquates, à une expertise appropriée, à des partenariats et à un effectif géographiquement équilibré, disposant des connaissances et de l'expertise régionales nécessaires pour répondre efficacement aux différents besoins de développement des régions. Le document appelle également la mise en place d'un programme couvrant les diagnostics régionaux, les indicateurs communs, le soutien aux politiques et à la mise en œuvre, la mobilisation des investissements et des ressources et la prise en compte systématique des impacts sur le développement économique dans tous les programmes de l'OACI.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) reconnaître le développement du transport aérien comme étant une fonction principale du mandat de la Convention de l'OACI et du Plan stratégique 2026-2050 ;
- b) demander au Conseil de l'OACI d'envisager de demander au Secrétaire général de procéder à un examen institutionnel et des capacités de sa fonction de développement du transport aérien, tant au siège qu'au sein des bureaux régionaux ;
- c) demander au Conseil de l'OACI d'établir un programme de travail renforcé et axé sur les résultats en vue du développement du transport aérien, et comprenant des indicateurs communs, des outils d'évaluation et un soutien différencié à la mise en œuvre, en coopération avec les organismes régionaux, les États, l'industrie et les institutions financières ;
- d) recommander l'allocation de ressources budgétaires adéquate ainsi que la mise en place d'un personnel qualifié et géographiquement équilibrée, en veillant dûment à la représentation de professionnels qualifiés issus des pays en développement et disposant des connaissances et de l'expertise régionale nécessaire pour répondre efficacement aux différents besoins de développement des régions et des États membres

<i>Objectif stratégique :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous</i> et <i>Aucun pays n'est laissé de côté</i> .
<i>Incidences financières :</i>	La mise en œuvre nécessitera une redéfinition des priorités et des ressources humaines et non humaines supplémentaires dans le cadre du Programme ordinaire de l'OACI. Les contributions volontaires, les détachements et les partenariats peuvent compléter un financement ordinaire, sans toutefois le remplacer.
<i>Références :</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> (Convention de Chicago), article 44. Plan stratégique à long terme 2026-2050 de l'OACI Doc 10229, <i>Budget de l'Organisation 2026-2027-2028</i> Doc 10227, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 3 octobre 2025)</i> Résolution A42-26 adoptée par l'Assemblée : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien Rapport annuel du Conseil, <i>Le monde du transport aérien en 2024</i> .

1. INTRODUCTION

1.1 La *Convention relative à l'aviation civile internationale* définit un cadre global pour l'aviation civile internationale. L'article 44 demande à l'OACI de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international, de répondre aux besoins des peuples du monde concernant un transport aérien sûr, régulier, efficace et économique, de garantir des chances équitables aux États et d'encourager le développement de tous les aspects de l'aéronautique civile internationale.

1.2 Ce mandat va au-delà de l'élaboration de normes techniques. Il demande à l'OACI de contribuer à la mise en place des conditions politiques, réglementaires, institutionnelles, financières et commerciales permettant aux services aériens, aux aéroports, aux services de navigation aérienne et aux systèmes connexes de se développer et de mettre en place une connectivité tout en générant des avantages socio-économiques.

1.3 Le développement du transport aérien ne devrait donc pas être considéré comme une activité accessoire. Il constitue l'un des principaux résultats du système international de l'aviation civile et devrait être poursuivi dans le cadre d'une relation équilibrée et mutuellement renforçante avec les autres Objectifs stratégiques de l'OACI.

1.4 Le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI reflète cette interdépendance. Le Plan classe le développement économique parmi les six Objectifs stratégiques et appelle à un système d'aviation civile solide, économiquement viable et abordable. Sa mission consiste à jouer un rôle de premier plan dans l'aviation civile internationale en tant que moteur du développement social et économique, tout en renforçant la sûreté, la sécurité et la durabilité environnementale, et en soutenant les capacités des États.

1.5 L'ATConf/7 offre une occasion opportune d'examiner si les capacités institutionnelles et de mise en œuvre de l'OACI sont alignés sur ce mandat, sur le nouveau Plan stratégique et sur la résolution A42-26 de l'Assemblée préconisant l'intégration systématique des questions relatives au développement économique dans l'ensemble des activités et programmes de l'OACI.

2. ANALYSE

Mandat et responsabilité institutionnelle de l'OACI en matière de développement du transport aérien

2.1 La Direction du transport aérien gère un vaste portefeuille couvrant le développement économique, la sécurité et la facilitation de l'aviation et la protection de l'environnement. La Direction soutient plusieurs comités du Conseil et des programmes mondiaux ; elle élabore et met à jour les Normes et pratiques recommandées contenues dans les Annexes 9, 16 et 17 ; elle élabore des politiques et des lignes directrices ; et gère les données, les statistiques, les prévisions et les analyses économiques relatives à l'aviation. L'étendue et l'importance de ces fonctions rendent indispensables une spécialisation et des compétences adéquates dans chaque domaine.

2.2 La fonction de développement économique elle-même s'étend désormais bien au-delà de la préparation périodique des lignes directrices. Les États ont de plus en plus besoin d'un soutien dans les domaines de la connectivité et de l'accès au marché, l'accessibilité financière et les structures de coûts, la réglementation de la concurrence et la protection des consommateurs, la mobilité fluide, les aspects économiques des services aéroportuaires et de navigation aérienne, les données et les prévisions aéronautiques, la planification et le financement des infrastructures, la résilience face aux crises, la transformation numérique, ainsi que les implications économiques des mesures environnementales et des technologies émergentes.

2.3 La résolution A42-26 de l'Assemblée renforce ce rôle de mise en œuvre. Elle charge l'OACI de veiller à ce que ses lignes directrices, ses études et ses statistiques restent à jour et pertinentes ; de faire connaître ses politiques ; de suivre et d'accompagner leur mise en œuvre par les États ; de veiller particulièrement au financement des infrastructures et au renforcement des capacités ; de coopérer avec les organismes régionaux ; et d'intégrer les questions relatives au développement économique dans l'ensemble des travaux de l'Organisation.

Preuves d'un déficit en matière de ressources et de capacités

2.4 Le Document 10229 indique que l'OACI alloue 16,252 millions de dollars canadiens, soit 4,3 % du budget ordinaire estimé à 376,577 millions de dollars canadiens pour l'exercice 2026-2028, et 27,5 postes équivalents temps plein, à l'Objectif stratégique de développement économique. Le document reconnaît également que les déficits de financement ont entraîné la perte de compétences essentielles et une diminution des capacités d'assistance technique au niveau national, une situation qui touche particulièrement les pays en développement. Ces éléments institutionnels justifient un examen permettant d'évaluer les conséquences pratiques de la situation actuelle, notamment les demandes non satisfaites des États ainsi que d'autres domaines dans lesquels l'appui à la mise en œuvre pourrait être insuffisant.

2.5 En l'absence capacités analytiques et de mise en œuvre suffisantes, appuyées par un personnel professionnel qualifié et géographiquement représentatif, disposant des connaissances et de l'expertise régionales nécessaires pour répondre efficacement aux différents besoins de développement des États membres, les lignes directrices mondiales pourraient ne pas être actualisées au rythme des évolutions du marché et des avancées technologiques, tandis que les disparités régionales risquent de ne pas être correctement identifiées, et les États de ne bénéficier que d'un soutien pratique limité dans la déclinaison des politiques de l'OACI en réformes nationales et régionales. Cette situation fragilise également la base de données probantes permettant d'évaluer comment les mesures techniques et politiques interagissent avec la connectivité, l'accessibilité financière, la compétitivité et l'investissement.

Face à un développement à plusieurs vitesses, un soutien différencié est nécessaire

2.6 Le programme de l'ATConf/7 reconnaît qu'il existe des lacunes persistantes en matière de capacité et de connectivité, ainsi que des déséquilibres structurels, des pressions sur les coûts et la croissance inégale de la connectivité. Il accorde une attention particulière aux pays en développement, notamment aux pays les moins avancés, aux pays en développement sans littoral et aux petits États insulaires en développement, dont le développement économique et social est fortement tributaire des liaisons aériennes fiables.

2.7 Les statistiques de l'OACI pour l'année 2024 reflètent l'ampleur des disparités régionales. L'Afrique ne représentait que 2,2 % du trafic régulier de passagers à l'échelle mondiale, estimé en passagers-kilomètres payants, et 2,6 % des sièges-kilomètres disponibles à l'échelle mondiale. Le trafic intérieur de l'Afrique représentait 0,6 % du total mondial. Ces chiffres ne traduisent pas un manque de potentiel ; ils mettent en évidence la nécessité d'accorder une attention constante aux conditions structurelles qui freinent le développement du marché.

2.8 Des marchés étroits, la fragmentation des réseaux, les coûts d'exploitation et de déplacement élevés, l'accès limité aux capitaux, les modalités restrictives d'accès au marché, les lacunes en matière d'infrastructures et les disparités au niveau des capacités réglementaires et de gestion des données nécessitent un soutien différencié et ancré au niveau régional. Des lignes directrices mondiales harmonisées sans outils de mise en œuvre ni engagement régional soutenu, ne suffiront pas à elles seules à combler ces déficits. L'OACI peut aider les États et les régions à mettre en place les conditions propices à la croissance grâce à une amélioration des orientations en matière de politiques, à la réforme de l'accès aux marchés, à la convergence réglementaire, à la disponibilité de données aéronautiques fiables, à la planification et au financement des infrastructures, à l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne, ainsi qu'à une assistance pratique pour la mise en œuvre. Les organismes régionaux peuvent contribuer à domestiquer les politiques mondiales, à mutualiser les compétences, à favoriser la convergence et à suivre la mise en œuvre au sein de groupes d'États.

Éléments d'un renforcement de la fonction de développement du transport aérien au niveau de l'OACI

2.9 L'OACI devrait procéder à un examen de sa gouvernance et de sa capacité par rapport à ses fonctions de développement du transport aérien, à la fois au niveau du Siège et des bureaux régionaux. Cet examen devrait porter sur les mandats, les modalités d'organisation, la dotation en personnel et les compétences, les ressources hors personnel affectées aux programmes, la présence régionale, les capacités en matière de données et d'analyse, et la demande en termes d'assistance technique. L'examen devrait permettre d'identifier les mesures immédiates à prendre pour la période triennale en cours ainsi que les besoins à prévoir dans le cadre du Plan d'activité et du budget 2029-2031.

2.10 Il devrait en outre soutenir un Programme de travail de développement du transport aérien renforcé et axé sur les résultats dans le cadre du Plan stratégique 2026-2050. Le programme devrait définir des indicateurs communs et des outils d'évaluation rentables portant sur la connectivité, l'accessibilité financière, l'accès au marché, les infrastructures et les investissements, les capacités réglementaires, la compétitivité et la contribution du secteur aérien au développement national. Des analyses régionales et des tableaux de bord accessibles au public devraient permettre de mesurer les progrès accomplis et de combler les lacunes.

2.11 L'OACI devrait également renforcer son rôle en matière de coordination et de mobilisation des ressources. Une coopération structurée avec les banques multilatérales de développement, les institutions financières, le secteur privé et les partenaires au développement peut aider les États à traduire leurs priorités aéronautiques en projets pouvant bénéficier d'investissements et en programmes coordonnés de renforcement des capacités. Les ressources fournies à titre volontaire et l'expertise mise à disposition dans le cadre de détachements peuvent permettre d'élargir la portée des activités, mais un financement prévisible au titre du Programme ordinaire est indispensable pour préserver l'indépendance, la continuité et le leadership mondial de l'OACI.

2.12 Enfin, les grands programmes de l'OACI et les mesures proposées en matière de sûreté, de sécurité, de navigation aérienne, de facilitation et de protection de l'environnement devraient systématiquement tenir compte de leurs répercussions sur le développement économique, la connectivité, l'accessibilité financière et la mise en œuvre, en particulier pour les États en développement. Une telle évaluation devrait permettre d'améliorer la conception des politiques, leur mise en œuvre progressive, les modalités de transition et l'assistance à la mise en œuvre, sans affaiblir, retarder ni compromettre l'intégrité des objectifs de l'OACI en matière de sécurité de l'aviation, de sûreté, de navigation aérienne ou d'environnement.

3. CONCLUSION

3.1 La fonction de développement économique dévolue à l'OACI est consacrée par la Convention de Chicago ; cette fonction a été réaffirmée dans la résolution A42-26 de l'Assemblée et a pris une dimension accrue dans le Plan stratégique 2026-2050. Sa mise en œuvre efficace est essentielle pour que la croissance escomptée du transport aérien international permette d'assurer une connectivité abordable et une prospérité partagée, plutôt que d'exacerber les disparités régionales existantes.

3.2 Il ne s'agit pas d'opposer le développement du transport aérien à la sûreté, à la sécurité, à la navigation aérienne ou à la protection de l'environnement. Il est plutôt question de reconnaître que chacun dépend des autres et que le développement du Transport aérien est l'un des principaux résultats du système aéronautique. Il est donc nécessaire d'accorder une attention institutionnelle équilibrée à l'ensemble des Objectifs stratégiques interdépendants de l'OACI.

3.3 La reconnaissance par l'OACI de la perte d'expertise économique et de la diminution des capacités d'assistance technique constitue une base d'action claire. Cet examen permettra de déterminer la réponse organisationnelle, programmatique et en ressources la plus appropriée. Un programme de travail renforcé et axé sur les résultats, soutenu par des ressources de base adéquates ainsi que par un personnel professionnel qualifié et géographiquement représentatif, disposant des connaissances et de l'expertise régionales nécessaires pour répondre aux différents besoins de développement, aiderait l'OACI à traduire son mandat et ses politiques en résultats concrets au bénéfice des États.

3.4 Le renforcement de cette fonction contribuera également à la réalisation de l'Objectif « Aucun pays laissé de côté », en veillant à ce que les régions en développement soient non seulement en mesure de se conformer aux exigences aéronautiques mondiales, mais aussi de mettre en place la connectivité, les institutions, les infrastructures et les marchés nécessaires pour participer de manière efficace et durable au transport aérien international.

— FIN —