



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

1.1 : Faits nouveaux et progrès depuis la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6)

PROPOSITION CONCERNANT L'INTERVALLE ENTRE LES CONFÉRENCES ET LA PRÉSENTATION DE RAPPORTS PÉRIODIQUES AFIN DE FAIRE PROGRESSER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN, EN PHASE AVEC LE PLAN STRATÉGIQUE POUR 2050 DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI)

(Note présentée par l'Arabie saoudite)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'intervalle prolongé entre les conférences mondiales de transport aérien, qui s'étend généralement sur une décennie, contrairement à ce qui était le cas lors de leur lancement en 1977, crée un retard important dans la mise en œuvre du Plan stratégique 2026 – 2050 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de son objectif stratégique de développement économique du transport aérien. Le rythme rapide des marchés mondiaux, les progrès technologiques, ainsi que les chocs et les forces externes imprévus, confirment qu'il n'est peut-être plus réaliste ni exhaustif d'attendre une décennie pour réunir officiellement les États membres, les partenaires du secteur et les autres parties prenantes afin de réaliser des avancées majeures en matière de développement économique du transport aérien et de faire progresser les cadres réglementaires, sachant que seules deux conférences sont encore prévues avant l'aboutissement du Plan stratégique 2050 de l'OACI. Pour remédier à cette situation, la note présente deux propositions : réduire l'intervalle entre chaque conférence à 5 ans au lieu de 10 ans, et mettre en place un mécanisme de rapports périodiques géré par l'OACI, afin de mobiliser les États membres et de leur donner les moyens de réaliser l'objectif économique stratégique de l'OACI d'ici 2050 grâce à des analyses opportunes, à un processus harmonisé d'élaboration de politiques et à une dynamique soutenue.

Suite à donner : La Conférence est invitée à adopter les mesures présentées à la section 3.

<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>	
<i>Références :</i>	Résolution A42-26 de l'Assemblée – <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i> <i>Plan stratégique de l'OACI 2026 – 2050</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La Conférence mondiale de transport aérien constitue un forum mondial de premier plan pour établir un consensus sur la réglementation économique, la modernisation et le développement durable de l'aviation civile internationale. Dans le cadre de la septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7) et au titre du point 1.1 de son ordre du jour, les États examinent les principaux faits nouveaux survenus dans le secteur du transport aérien et les progrès au niveau des cadres de réglementation depuis la sixième Conférence mondiale de transport aérien, tenue il y a 13 ans, en 2013.

1.2 Au cours des 13 dernières années, le transport aérien international a connu des bouleversements sans précédent, notamment les conséquences dévastatrices de la pandémie de COVID-19, des innovations rapides qui ont transformé l'expérience des voyageurs et l'évolution des tendances du marché, qui redéfinissent sans cesse les politiques et la réglementation mondiales en matière d'aviation.

1.3 Si la Conférence définit des orientations stratégiques et des priorités, l'intervalle prolongé entre ces conférences (souvent de dix ans ou plus) peut réduire la portée des recommandations et freiner les progrès. Il importe aussi de veiller à ce que les États membres restent mobilisés, informés et actifs tout au long de cette période, plutôt que de reporter l'évaluation des progrès réalisés à un seul examen rétrospectif à la fin de la période.

1.4 Afin d'assurer une mobilisation soutenue, la présente note propose de fixer à cinq ans, au lieu de dix, l'intervalle entre les conférences, ainsi que la mise en place par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'un mécanisme de rapports périodiques pour assurer le suivi des recommandations de l'ATConf/7 à la lumière de l'objectif stratégique de développement économique du transport aérien, en faisant le pont entre la Conférence actuelle et la prochaine huitième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/8), et en établissant un précédent structuré pour les cycles futurs.

2. ANALYSE

Un décalage créé par l'intervalle prolongé actuel

2.1 Lorsque la Conférence a vu le jour en 1977 pour permettre de s'attaquer aux problèmes importants auxquels était confronté le transport aérien international et qui n'étaient pas encore traités à l'échelle mondiale par les mécanismes de l'OACI alors en place, elle se tenait tous les trois à cinq ans, jusqu'à ce que, après la troisième Conférence, cet intervalle soit porté à 10 ans. Toutefois, le contexte a considérablement évolué depuis, avec l'élaboration du Plan stratégique 2026 – 2050, la Conférence servant désormais de plateforme centrale pour la réalisation de l'objectif stratégique *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous*.

2.2 La structure actuelle, qui consiste à faire avancer la réalisation de l'objectif stratégique sur plus de dix ans en ne procédant qu'à un examen à la fin de la période, peut être inadéquate, en particulier dans un secteur aussi dynamique et qui évolue rapidement. Il n'est pas réaliste de définir une orientation pour une période de dix ans, puis d'en mesurer les progrès, l'efficacité et la pertinence seulement à la fin, au lieu d'impliquer en permanence les États afin qu'ils évaluent régulièrement les progrès, repèrent les goulots d'étranglement et procèdent en souplesse à des ajustements de politique afin de garantir des résultats optimaux.

2.3 Le maintien d'un intervalle de dix ans ne permettrait d'organiser que deux autres conférences avant l'achèvement du Plan stratégique en 2050 (en supposant que la 8^e ait lieu en 2036 et la 9^e en 2046). Par ailleurs, dans l'esprit de la présente septième Conférence, qui vise à adopter une

déclaration ministérielle exprimant une volonté politique en faveur du progrès, il est proposé de concrétiser davantage ce message en réduisant l'intervalle des conférences à cinq ans au lieu de dix ans.

La mise en place d'un mécanisme de rapports périodiques

2.4 Le transport aérien étant fortement exposé à des facteurs externes et aux nouvelles tendances économiques qui se dessinent entre les conférences, l'ampleur de ces risques ou de ces possibilités peut être sous-évaluée en l'absence d'un retour d'information continu et structuré sur l'efficacité économique, la résilience et la capacité d'adaptation du secteur. Un mécanisme structuré de rapports et de retours d'information périodiques est nécessaire, notamment pour maintenir la mobilisation des États et des partenaires du secteur grâce à des analyses pertinentes, à un processus harmonisé d'élaboration de politiques et à une dynamique soutenue jusqu'en 2050. Cela permettrait également d'établir une base de référence solide pour la prochaine conférence (l'ATConf/8), qui s'appuiera sur des rapports complets et structurés sur les progrès accomplis.

3. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

3.1 La Conférence est invitée à :

- a) demander au Conseil d'approuver la réduction de l'intervalle actuel entre les conférences mondiales de transport aérien, qui passerait de dix à cinq ans, et de tenir la 8^e Conférence (ATConf/8) au début de 2031 ;
- b) demander instamment au Conseil, avec le soutien technique des organes subsidiaires compétents, de mettre en place un mécanisme de rapports périodiques et de bilan qui devront être présentés et examinés au plus tard trois ans après la clôture de chaque conférence, à compter de l'ATConf/7, afin de suivre les progrès réalisés dans la mise en œuvre des recommandations et des conclusions adoptées et de maintenir la dynamique ;
- c) demander au Secrétariat de poursuivre ses efforts visant à mobiliser les États membres, les partenaires du secteur et les parties prenantes concernées afin de faire progresser de manière notable l'objectif stratégique relatif au développement économique du transport aérien au cours de la période précédant la Conférence ATConf/8, qui se tiendra d'ici 2031.