



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

3.2 : Renforcer la connectivité aérienne par des cadres économiques et réglementaires de l'aviation novateurs pour le transport aérien international

**MODERNISER LES INSTRUMENTS DE POLITIQUE POUR QU'ILS TIRENT LE
MEILLEUR PARTI DES MÉTHODES GUIDÉES PAR DES DONNÉES AFIN D'ACCÉLÉRER
L'HARMONISATION EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION ET DE DÉVELOPPEMENT**

(Note présentée par l'Arabie saoudite)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail propose des possibilités stratégiques visant à mettre à jour et à faire évoluer les instruments de politique économique et les outils de gestion des données de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) afin d'inciter davantage les États membres à harmoniser leurs politiques économiques pour contribuer à la réalisation du Plan stratégique 2026 – 2050 de l'OACI.

Afin de rester en phase avec la croissance continue du transport aérien, la présente note propose de transformer les éléments indicatifs de l'OACI en matière de politique en instruments plus dynamiques s'appuyant sur des outils et des indicateurs économiques modernisés guidés par des données, notamment, mais sans s'y limiter, l'Indice mondial de compétitivité de l'aviation et le Compte satellite de l'aviation (ASA). Ces instruments de politique évolutifs viseraient à mieux refléter les réalités du marché et à mettre en évidence les retombées économiques de leur mise en œuvre afin d'encourager les États membres à en renforcer l'application, tout en tenant compte des disparités régionales, de la volonté institutionnelle et des différents types d'arrangements (bilatéraux, régionaux et multilatéraux). La note propose également une collaboration et une synergie entre plusieurs groupes d'experts, notamment le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) et le Groupe d'experts des données sur l'aviation et de l'analyse (ADAP), afin de promouvoir l'élaboration de politiques fondées sur des données probantes. Enfin, elle examine les efforts organisationnels et financiers préalables que l'OACI devra consentir, ainsi que l'attention à accorder en parallèle aux programmes de formation nécessaires à l'obtention de résultats optimaux.

Suite à donner : La Conférence est invitée à adopter les mesures énoncées à la section 4.

<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>	S/O
<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 2026 – 2050 de l'OACI</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien constitue un moteur essentiel de la connectivité et de la prospérité économique mondiales en facilitant le tourisme, les affaires et le commerce, tout en contribuant à l'épanouissement des sociétés. S'il a bénéficié d'une croissance considérable au cours des dernières années, les projections indiquent qu'il devrait doubler de volume au cours des 24 prochaines années, conformément au Plan stratégique 2026 – 2050 de l'OACI.

1.2 Les efforts menés par l'OACI pour atteindre son objectif stratégique relatif au développement économique du transport aérien, notamment au moyen de ses cadres d'orientation en matière de réglementation et de politique, sont largement salués et considérés comme efficaces. Il reste toutefois d'importants progrès à réaliser à différents niveaux. Pour qu'un État atteigne le stade de mise en œuvre de ces instruments, il doit être en mesure de juger de leur valeur ajoutée en termes d'économie nationale, de produit intérieur brut (PIB), de connectivité et de création d'emplois, de disposer d'outils de formation adaptés à cette mise en œuvre, de comprendre les modalités concrètes de leur application, d'avoir accès à des outils de données modernisés permettant d'évaluer les avancées et de bénéficier d'infrastructures adéquates.

1.3 La présente note met donc en lumière les possibilités de mise à jour des éléments se rapportant au développement économique du transport aérien au moyen de méthodes guidées par des données, afin d'en optimiser l'utilité et d'en tirer pleinement parti, de réaliser une harmonisation institutionnelle et réglementaire, ainsi qu'en matière de développement, tout en tenant compte des défis liés notamment à l'affectation des ressources et aux besoins de renforcement des capacités.

2. ANALYSE

Réalisation d'une valeur ajoutée grâce à des outils de traitement de données modernisés et diversifiés

2.1 Pour inciter les États à mettre en pratique les éléments indicatifs de l'OACI, il est nécessaire de démontrer le lien direct entre les cadres réglementaires relatifs au développement économique et les retombées économiques au niveau national.

2.2 Afin d'offrir un ensemble de données plus diversifié, l'OACI est invitée à examiner l'intégration directe, entre autres, mais sans s'y limiter, de l'Indice mondial de compétitivité de l'aviation, du Compte satellite de l'aviation (ASA) et d'autres indicateurs économiques, à ses plateformes de données, et à les utiliser pour actualiser ses documents de réglementation économique, en mettant en évidence les retombées économiques résultant de l'application de ses instruments d'orientation.

- L'Indice mondial de compétitivité de l'aviation constitue un outil indispensable pour évaluer la qualité de la connectivité aérienne, le niveau de préparation des infrastructures et l'efficacité réglementaire par rapport aux références mondiales.
- Le Compte satellite de l'aviation aligne directement les données de l'aviation sur celles des systèmes de comptabilité nationale, ce qui permet aux autorités de l'aviation civile de démontrer clairement la contribution du secteur au PIB national, à la création d'emplois et aux retombées économiques plus larges.

2.3 La mise à disposition de ces perspectives économiques complètes, diversifiées et actualisées encourage les États à renforcer leurs activités de mise en œuvre, à mobiliser des investissements dans les infrastructures et à faire du secteur une priorité nationale.

Application dynamique : prise en compte des disparités de ressources, des tendances du marché et des approches progressives

2.4 L'environnement actuel de l'aviation commerciale ne cesse d'évoluer à un rythme rapide et soutenu, avec l'apparition de nouvelles tendances de marché et de modèles financiers modernisés. Il devient ainsi difficile d'appliquer des textes relativement statiques qui ne sont actualisés qu'à intervalles prolongés. Les instruments d'orientation pourraient donc représenter une option plus dynamique, plus réactive et plus facile à appliquer aux réalités immédiates du marché.

Synergie entre les politiques guidées par des données : collaboration entre l'ATRP et l'ADAP

2.5 Afin de rendre les éléments indicatifs plus dynamiques et de favoriser une harmonisation institutionnelle et développementale, il est important de les accompagner de méthodes guidées par des données. La présente note propose donc la création d'un mécanisme de collaboration, par le biais de réunions conjointes régulières ou d'un programme de travail commun, entre le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) et le Groupe d'experts des données sur l'aviation et de l'analyse (ADAP). Cette approche favoriserait une plus grande synergie grâce à un mode de fonctionnement entre différents groupes d'experts permettant de valider et d'orienter en permanence les politiques réglementaires à l'aide de données et de prévisions sur l'économie et la connectivité.

3. CONSIDÉRATIONS

Prise en compte des questions organisationnelles et financières

3.1 Pour obtenir des résultats optimaux, il est nécessaire de revoir l'allocation des ressources de manière à réaliser l'objectif stratégique lié au développement économique du transport aérien. Les allocations budgétaires et les dotations en personnel ont généralement privilégié les cadres de supervision de la sécurité et de la sûreté, ainsi que les dossiers relativement nouveaux ou émergents tels que les politiques relatives aux changements climatiques. Ces questions sont sans nul doute importantes, mais elles ont entraîné une réduction des ressources humaines et financières dans le domaine du développement économique du transport aérien, ainsi qu'une dépendance excessive à l'égard de financements volontaires imprévisibles, ce qui limite la capacité d'apporter un soutien à long terme aux États.

Déploiement de programmes de formation pratiques

3.2 Dans ce contexte, et compte tenu des possibles avancées présentées dans cette note, il est également recommandé de planifier et d'élaborer, en parallèle, des initiatives de renforcement des capacités et des programmes de formation adaptés intégrant les mises à jour proposées des instruments d'orientation réglementaires. L'objectif est de veiller à ce que tous les États membres disposent des compétences concrètes et du savoir-faire nécessaires pour adopter et appliquer de tels instruments, en vue d'évoluer vers un secteur de l'aviation harmonisé et résilient.

4. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

4.1 La Conférence est invitée à :

- a) inviter le Conseil à mettre à jour les orientations en matière de politique économique afin de les transformer en instruments plus dynamiques qui répondent aux besoins des États membres, en s'appuyant sur des outils économiques diversifiés et modernisés guidés par des données, qui intègrent notamment l'Indice mondial de compétitivité de l'aviation et le Compte satellite de l'aviation (ASA), tout en tenant compte des disparités régionales et des tendances du marché ;
- b) prier instamment le Conseil d'établir un mécanisme officiel de collaboration, par le biais de réunions conjointes régulières ou de tâches coordonnées, entre l'ATRP et l'ADAP afin d'institutionnaliser des méthodes guidées par des données probantes dans le cadre de la modernisation des politiques économiques et des éléments indicatifs ;
- c) prier instamment le Secrétaire général et le Secrétariat de veiller à l'affectation de ressources suffisantes pour assurer une mise en œuvre efficace et optimale de l'objectif stratégique relatif au développement économique du transport aérien, parallèlement à l'élaboration et au déploiement de programmes de renforcement des capacités adaptés aux besoins des États membres.