



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

**MISE EN ŒUVRE DU PARAGRAPHE 15 DE LA RÉSOLUTION A42-26 DE L'ASSEMBLÉE :
UNE APPROCHE INTERSECTORIELLE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU
TRANSPORT AÉRIEN**

(Note présentée par le Brésil avec le soutien de 18 États membres de la CLAC¹)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La résolution A42-26 de l'Assemblée demandait au Conseil, dans son paragraphe 15, d'élaborer une politique qui renforcerait la coordination sur des questions transversales relatives à l'objectif stratégique de développement économique du transport aérien, d'assurer la prise en compte systématique des considérations de développement économique dans toutes les activités et tous les programmes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de mettre en œuvre un programme intersectoriel qui garantisse une véritable poursuite de l'objectif stratégique de développement économique du transport aérien. Cette approche exige que les considérations relatives au développement économique soient prises en compte dans l'ensemble des programmes de l'Organisation, notamment dans l'élaboration des normes, les programmes de travaux, les politiques et les cadres, les activités de mise en œuvre, les orientations, les études et d'autres initiatives, le cas échéant.

La septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7) offre une occasion propice de définir des éléments concrets et exploitables susceptibles d'aider le Conseil à mettre en œuvre cette mission. S'appuyant sur la proposition soumise par le Brésil à la 42^e session de l'Assemblée (WP/141), la présente note propose un certain nombre d'éléments susceptibles de contribuer à l'élaboration de la politique envisagée au paragraphe 15 de la résolution A42-26 de l'Assemblée, y compris des résultats concrets et des actions ciblées à mettre en œuvre immédiatement ou au cours du prochain triennat.

Suite à donner : La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 3.2.

<i>Objectifs stratégiques :</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 laissé de côté</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.

¹ Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

<i>Références :</i>	Sans objet.
---------------------	-------------

1. INTRODUCTION

1.1 La résolution A42-26 de l'Assemblée a renforcé l'objectif stratégique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en matière de développement économique du transport aérien en demandant au Conseil, au paragraphe 15, d'élaborer une politique qui renforcerait la coordination sur des questions transversales relatives au développement économique, afin d'assurer la prise en compte systématique des considérations de développement économique dans toutes les activités et tous les programmes de l'OACI ainsi que la mise en œuvre d'un programme intersectoriel. Cela implique de demander au Conseil et au Secrétariat de veiller à ce que l'objectif stratégique relatif au développement économique soit pris en compte dans l'ensemble des activités prévues par l'Organisation.

1.2 Le développement économique est étroitement lié aux travaux de l'OACI dans des domaines tels que la sécurité, la sûreté, la navigation aérienne, la facilitation, la protection de l'environnement, l'innovation et le soutien à la mise en œuvre. La mise en œuvre effective du paragraphe 15 requiert par conséquent une action coordonnée à l'échelle de l'Organisation.

1.3 L'adoption du paragraphe 15 traduit la reconnaissance par l'Assemblée de la nécessité d'une approche plus coordonnée de l'objectif stratégique de développement économique.

1.4 La septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7) constitue un cadre approprié pour recenser les considérations pratiques susceptibles d'aider le Conseil à élaborer la politique demandée par l'Assemblée.

2. ANALYSE

2.1 Le développement économique en tant que considération intersectorielle

2.1.1 L'ordre du jour de la Conférence ATConf/7 met en évidence le rôle central du développement économique du transport aérien. Les investissements dans les infrastructures, le financement, la protection des consommateurs, le capital humain, la transformation numérique, l'intelligence artificielle et les énergies plus propres sont autant d'éléments qui influencent le développement économique de l'aviation civile internationale.

2.1.2 Ces questions recoupent de plus en plus le plan stratégique de l'OACI et renforcent la nécessité d'une mise en œuvre cohérente et coordonnée à l'échelle de l'Organisation.

2.1.3 Une approche intersectorielle devrait également reconnaître le rôle de l'aviation en tant qu'outil de développement et les avantages socio-économiques produits par la connectivité, y compris les contributions directes et indirectes aux économies nationales. L'OACI peut renforcer son action de sensibilisation dans ce domaine en soutenant la mesure des avantages économiques et sociaux de l'aviation et en invitant les États à prendre en considération l'aviation de manière appropriée dans leur planification nationale en matière de développement et d'économie.

2.1.4 Une telle approche devrait être conforme aux principes et dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) concernant l'égalité des possibilités, l'exploitation saine et économique du transport aérien international, la satisfaction des besoins des

populations du monde entier en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique, et la prévention du gaspillage économique causé par une concurrence déraisonnable. En conséquence, les implications économiques des activités et des initiatives de l'OACI devraient être examinées, en tant que de besoin, sous l'angle de l'équité, de la concurrence, de la non-discrimination, de l'accès au marché et de la participation équitable. Cela implique notamment de prendre dûment en considération la dimension de la réglementation économique des questions pertinentes, ainsi que les intérêts liés au développement économique du secteur de l'aviation et les points de vue respectifs des organismes de réglementation, du secteur et des consommateurs.

2.1.5 La transformation de l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB) en objectif stratégique reflète l'importance accordée à ce sujet, mais cela ne doit pas signifier que la promotion de cette initiative soit négligée dans la poursuite des autres objectifs stratégiques. « Aucun pays laissé de côté » doit demeurer un objectif transversal au sein de l'OACI.

2.1.6 Compte tenu de cette préoccupation liée à la nature opérationnelle de cet objectif, il serait utile d'organiser un débat spécifique sur les considérations, les mesures et les outils que l'Organisation met en œuvre pour le réaliser. L'OACI aurait tout intérêt à disposer d'une boîte à outils pour l'aider à mettre en pratique l'objectif « Aucun pays laissé de côté ».

2.2 **De l'orientation politique à la mise en œuvre**

2.2.1 La résolution A42-26 de l'Assemblée établit une orientation politique claire. La prochaine étape consiste à traduire cette mission en orientations pratiques capables de soutenir une mise en œuvre coordonnée au sein de l'OACI.

2.2.2 À cet égard, la politique envisagée au paragraphe 15 pourrait promouvoir l'approche d'une « unité d'action » de l'OACI en encourageant la coordination entre le siège, les bureaux régionaux et les activités de soutien à la mise en œuvre, tout en veillant à ce que les initiatives de l'OACI prennent systématiquement en considération :

- a) les résultats attendus en matière de développement économique ;
- b) les considérations relatives à la mise en œuvre pour les États membres ;
- c) les besoins de financement et d'investissement ;
- d) les besoins en matière de soutien à la mise en œuvre et de renforcement des capacités ;
- e) les circonstances particulières des pays en développement et des États ayant des besoins spécifiques.

2.2.3 Une telle approche renforcerait la cohérence et l'efficacité sans créer d'obligations réglementaires supplémentaires.

2.2.4 La mise en œuvre devrait s'accompagner d'un renforcement accru des capacités et d'un soutien stratégique en matière d'économie du transport aérien. Il s'agit notamment de développer les talents et les capacités institutionnelles au sein des États membres, du Secrétariat et des parties prenantes concernées du secteur, et de veiller à ce que les bureaux régionaux puissent promouvoir des solutions et des stratégies concrètes adaptées aux spécificités régionales. L'OACI devrait également rester à l'écoute de l'évolution des tendances du secteur et fournir en temps utile des orientations économiques et réglementaires aux États, notamment sur les nouveaux modèles économiques et dispositifs réglementaires susceptibles de favoriser la croissance, l'accès au marché, une participation effective et une concurrence loyale.

2.2.5 Lorsque les initiatives de l'OACI sont susceptibles d'entraîner des conséquences économiques importantes, notamment par le biais de normes, d'orientations ou de nouveaux cadres politiques, il convient d'examiner, le cas échéant, leur incidence économique et la viabilité économique de leur mise en œuvre, en tenant compte des capacités des États membres ainsi que des besoins des pays en développement et des États ayant des besoins spécifiques. Un soutien à la mise en œuvre, y compris en matière de financement, devrait être prévu parallèlement aux initiatives, en veillant à améliorer l'accès au financement des infrastructures aéronautiques et des fonctions de supervision des États, ainsi qu'à remédier aux contraintes liées aux infrastructures et à la capacité de l'espace aérien.

2.2.6 Enfin, en ce qui concerne l'objectif « Aucun pays laissé de côté », bien que souvent invoqué en tant que principe général, l'OACI devrait renforcer son efficacité en élaborant un document rassemblant :

- i. toutes les préoccupations liées à cet objectif stratégique ;
- ii. les mesures et actions concrètes envisageables au sein de l'Organisation pour promouvoir cet objectif.

2.3 **Éléments possibles de la politique envisagée au paragraphe 15 de la résolution A42-26 de l'Assemblée**

2.3.1 **Cohérence des politiques**

- Promouvoir la prise en considération systématique du développement économique dans l'ensemble des politiques, stratégies, programmes de travaux, éléments indicatifs et activités de normalisation de l'OACI, en tant que de besoin.

2.3.2 **Soutien à la mise en œuvre**

- Renforcer la coordination entre les activités de soutien à la mise en œuvre, les programmes d'assistance technique, les initiatives de financement et les bureaux régionaux, conformément à l'objectif stratégique « Aucun pays laissé de côté ». Il s'agit également de tenir compte de l'importance transversale des questions économiques et de favoriser une meilleure coordination entre les bureaux et les groupes techniques de l'OACI, tout en accordant l'attention nécessaire aux attentes, aux demandes et aux besoins des bénéficiaires de la coopération fournie par l'OACI ou par son intermédiaire.

2.3.3 **Partenariats**

- Promouvoir la coopération avec les banques multilatérales de développement, les institutions financières régionales, les entités des Nations Unies (ONU) et d'autres partenaires de développement afin de faciliter le développement économique de l'aviation. La coopération devrait également viser à renforcer les liens avec les secteurs concernés du tourisme et du commerce, le cas échéant, afin de soutenir la connectivité et une demande durable en matière de transport aérien.

2.3.4 **Suivi**

- Prévoir la présentation de rapports périodiques au Conseil sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre du paragraphe 15 de la résolution A42-26 de l'Assemblée, y compris

les résultats concrets et les mesures ciblées pour le prochain triennat, en vue d'informer la 43^e session de l'Assemblée.

3. CONCLUSION

3.1 3.1 La Conférence ATConf/7 offre une occasion opportune de recenser les considérations pratiques susceptibles d'aider le Conseil à élaborer la politique demandée au paragraphe 15 de la résolution A42-26 de l'Assemblée.

3.2 En conséquence, la Conférence est invitée à recommander au Conseil, lors de l'élaboration de cette politique, d'envisager des mesures visant à :

- a) promouvoir la cohérence des politiques en assurant la prise en compte systématique des considérations de développement économique, notamment les incidences économiques et réglementaires, la viabilité de la mise en œuvre, l'équité, la concurrence, la non-discrimination et la participation équitable, dans l'ensemble des activités et des programmes de l'OACI ;
- b) améliorer la coordination entre les bureaux de l'OACI, les groupes techniques, les bureaux régionaux et les activités de soutien à la mise en œuvre dans le cadre de l'approche d'« unité d'action » de l'OACI, y compris le renforcement des capacités et le soutien stratégique au développement économique du transport aérien ;
- c) renforcer la coopération avec les partenaires de développement et de financement, notamment les banques multilatérales de développement, les institutions financières régionales, les entités de l'ONU et les secteurs concernés du tourisme et du commerce, en faveur du développement durable de l'aviation, en tenant dûment compte des besoins des bénéficiaires de l'aide fournie par l'OACI ou par son intermédiaire ;
- d) examiner périodiquement les progrès réalisés dans la mise en œuvre du paragraphe 15 de la résolution A42-26 de l'Assemblée, y compris les résultats obtenus et les mesures à prendre pour le prochain triennat, et en rendre compte à la 43^e session de l'Assemblée.