Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/97[1]
23/9/26

NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 4 : Technologies émergentes, nouveaux modèles économiques et autres questions connexes
4.1 : Cadres de réglementation économique des technologies émergentes

L'AVENIR DU TRANSPORT AÉRIEN MONDIAL : RÉSILIENCE, DURABILITÉ ET INNOVATION

(Note présentée par le Soudan)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le secteur du transport aérien international connaît actuellement une transformation rapide sous l'effet des difficultés économiques, des évolutions géopolitiques, des pandémies, des incidences des changements climatiques ainsi que des progrès significatifs dans les technologies numériques et l'intelligence artificielle (IA). Ces évolutions ont mis en évidence l'importance de bâtir un secteur du transport aérien plus résilient et davantage capable de résister aux crises, plus respectueux de l'environnement et reposant davantage sur l'innovation et les technologies modernes.

La présente note met en lumière l'importance de renforcer la résilience du système de transport aérien, d'accélérer la transformation numérique, de soutenir l'innovation et de mettre en place des mécanismes de financement équitables destinés aux États en développement afin de leur permettre de répondre aux exigences de la transition vers une aviation durable. Ces efforts s'inscrivent également dans le droit fil des objectifs stratégiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), notamment de l'objectif *Aucun pays laissé de côté* (NCLB).

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) prendre acte de l'importance de renforcer la résilience mondiale du transport aérien afin de surmonter les crises futures ;
b) appuyer les politiques favorisant la transition vers une aviation durable, tout en tenant compte de la situation économique des États en développement ;
c) encourager l'innovation, la transformation numérique et l'utilisation de l'intelligence artificielle dans l'ensemble du secteur du transport aérien ;
d) inviter l'OACI à poursuivre la mise en œuvre de programmes de renforcement des capacités et d'assistance technique destinés aux États en développement ;
e) renforcer la coopération internationale afin de fournir les financements et les transferts de technologie nécessaires à la réalisation des objectifs de durabilité.

[1] Version arabe fournie par le Soudan.

Objectifs stratégiques :	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques : *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous ; L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous ; L'aviation est durable sur le plan environnemental ; Chaque vol est sûr et sécurisé* et *Aucun pays laissé de côté*.
Incidences financières :	Hormis l'assistance technique, la mise en œuvre des recommandations présentées dans la présente note n'entraîne aucun besoin de ressources financières de la part de l'OACI.
Références :	*Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944) CORSIA Documentation pertinente de l'OACI relative à l'objectif de zéro émission nette de carbone d'ici à 2050

1. INTRODUCTION

1.1 Ces dernières années ont démontré que le transport aérien constitue l'un des piliers fondamentaux de l'économie mondiale, contribuant au commerce international, à l'investissement, au tourisme et à la connectivité entre les peuples. Toutefois, le secteur a été confronté à des défis sans précédent découlant des maladies transmissibles par voie aérienne, des conflits armés, des perturbations économiques et des changements climatiques. Ces défis ont mis en évidence la nécessité de redessiner l'avenir du transport aérien autour des principes fondamentaux de la résilience, de la durabilité et de l'innovation.

1.2 Dans ce contexte, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dirige les efforts internationaux visant à élaborer des politiques visant à assurer la poursuite de la croissance du transport aérien de manière sûre et durable, tout en maintenant un équilibre entre le développement économique et la protection de l'environnement.

2. ANALYSE

2.1 Résilience

2.1.1 Les crises récentes ont démontré qu'il est essentiel que les États disposent de plans efficaces de gestion des crises et de continuité des opérations, comprenant le développement des infrastructures, le renforcement de la coopération internationale, l'actualisation de la législation et l'amélioration de la gestion des risques. Cela exige également de renforcer la capacité des autorités de l'aviation civile à réagir rapidement aux urgences sanitaires, aux catastrophes naturelles, aux conflits armés et aux cyberattaques.

2.2 Durabilité

2.2.1 Parvenir à la durabilité environnementale est devenue l'une des priorités de l'OACI, les États membres ayant adopté l'objectif de neutralité carbone nette d'ici à 2050. Cela nécessite :

- d'étendre l'utilisation des carburants d'aviation durables (SAF) ;
- d'améliorer l'efficacité de la navigation aérienne ;
- de moderniser les flottes d'aéronefs ;

- d'investir dans les technologies à faibles émissions ;
- de soutenir les projets d'élimination du carbone.

2.2.2 Cette transition représente toutefois un défi majeur pour les États en développement en raison de leurs ressources financières et technologiques limitées.

2.3 **Innovation et transformation numérique**

2.3.1 L'innovation est devenue un moteur essentiel de l'avenir du transport aérien et englobe notamment :

- l'intelligence artificielle (IA) ;
- l'analyse des mégadonnées ;
- l'automatisation ;
- les services numériques aux passagers ;
- l'identité numérique et les documents de voyage électroniques ;
- la cybersécurité ;
- les systèmes d'aéronef non habité (UAS) ;
- la gestion du trafic aérien (ATM) moderne.

2.3.2 Ces technologies contribuent à accroître l'efficacité opérationnelle, à améliorer l'expérience des passagers et à réduire les coûts.

2.4 **Difficultés auxquelles sont confrontés les États en développement**

- l'insuffisance des financements ;
- l'accès limité aux technologies ;
- le manque de compétences techniques ;
- les coûts élevés associés à la transition environnementale ;
- les difficultés liées à la production et à l'utilisation des carburants d'aviation durables (SAF).

2.4.1 Cette situation souligne l'importance du renforcement de la coopération internationale afin de garantir la réalisation de l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté* (NCLB).

3. RECOMMANDATIONS

3.1 Le Soudan formule les recommandations suivantes :

a) renforcer la coopération entre les États membres afin de bâtir un secteur du transport aérien plus résilient ;

b) mettre en place des mécanismes de financement concessionnel destinés aux États en développement pour la mise en œuvre de programmes de durabilité ;

c) appuyer les initiatives de transfert de technologie et de renforcement des capacités ;

d) promouvoir l'investissement dans les projets liés aux carburants d'aviation durables (SAF) ;

e) étendre les programmes de transformation numérique dans l'aviation civile ;

f) élaborer des cadres réglementaires relatifs à l'intelligence artificielle et à la cybersécurité ;

g) renforcer la coopération entre l'OACI et les institutions financières internationales afin de soutenir les projets de transport aérien ;

h) poursuivre la mise en œuvre de l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) afin d'assurer un développement équilibré pour tous les États.

4. CONCLUSION

4.1 L'avenir du transport aérien mondial dépend de la capacité de la communauté internationale à bâtir un système plus résilient face aux crises, plus respectueux de l'environnement et plus innovant dans l'adoption des technologies modernes. Pour réaliser ces objectifs, il convient de renforcer la coopération internationale ainsi que le soutien technique et financier aux États en développement, leur permettant de participer efficacement à l'avenir de l'aviation civile mondiale et de garantir la contribution continue du transport aérien au développement socioéconomique durable.

— FIN —