

Plan d'activités

2026 -2028

Message du Secrétaire général de l'OACI

La communauté mondiale de l'aviation se retrouve face à des possibilités et à des défis inédits, alors que l'OACI vient de célébrer son 80^e anniversaire le 7 décembre 2024.

Les tensions géopolitiques, les perturbations technologiques et les inquiétudes liées au climat donnent naissance à de grandes incertitudes. Cependant, les innovations en matière de carburants d'aviation durables, de propulsion électrique et à hydrogène, de systèmes d'aéronef non habité et d'intelligence artificielle (IA) promettent un avenir plus vert et plus efficient. Le rebond qui a suivi la pandémie souligne l'importance toujours pertinente de l'aviation pour la connectivité et la prospérité mondiales.

Aligné sur le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI, le Plan d'activités 2026-2028 de l'OACI, trace une voie ambitieuse pour renforcer la sécurité, la sûreté et la durabilité de l'aviation dans le monde. L'Organisation s'est engagée à favoriser une croissance partagée qui renforce l'efficacité et la performance environnementale dans l'ensemble du système mondial de transport aérien.

Tout au long de ma carrière, j'ai été témoin du pouvoir transformateur de l'aviation en tant que moteur du développement durable. En favorisant par exemple l'accès à des fournitures médicales essentielles pour des villages isolés ou en stimulant la croissance d'économies émergentes grâce aux voyages, au commerce et au tourisme, le transport aérien joue un rôle de catalyseur du progrès. Ces expériences soulignent le rôle crucial de l'aviation dans la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies.

Le présent Plan d'activités démontre ce qu'il est possible de faire grâce à des investissements stratégiques et à des partenariats. L'accent mis sur l'innovation, la collaboration et l'impact mesurable sera crucial pour relever les défis émergents. En travaillant ensemble et en adoptant des améliorations continues, nous ferons en sorte que l'aviation civile internationale relie le monde entier et favorise le développement durable pour les décennies à venir.

Aux États membres de l'OACI, aux organisations internationales et aux partenaires de l'industrie, ainsi qu'à l'ensemble du secteur de l'aviation, je tiens à dire merci pour votre confiance et votre soutien. À mesure que notre environnement opérationnel se complexifie, il devient plus que jamais essentiel d'investir dans un cadre mondial solide pour l'aviation civile. L'OACI demeure engagée à ouvrir la voie vers l'aviation de demain, en veillant à ce que notre ciel reste sûr, sécurisé et durable pour tous.

Juan Carlos Salazar

Secrétaire général

Vision, mission et valeurs de l'OACI

Le Plan d'activités 2026-2028 de l'OACI constitue le schéma directeur de la mise en œuvre du Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI, en portant sur la prochaine période triennale la plus proche afin de progresser vers les objectifs stratégiques à long terme. Il décrit comment l'OACI œuvrera à concrétiser sa vision d'un système d'aviation civile internationale sûr, sécurisé et durable qui relie le monde entier pour le bien de toutes les nations et de tous les peuples.

Montrer la voie à suivre par l'aviation civile internationale, en tant que moteur clé du développement social et économique, tout en renforçant la sécurité, la sûreté, le développement économique et la durabilité environnementale d'un système d'aviation en croissance : telle est la mission de l'OACI. Pour la mener à bien, il faudra faire progresser le droit aérien, élaborer des politiques, des plans et des normes, ainsi que surveiller, auditer et appuyer les capacités des États dans l'intérêt de toutes les nations et de tous les peuples.

L'OACI souscrit aux valeurs fondamentales organisationnelles de l'Organisation des Nations Unies, à savoir l'intégrité, le professionnalisme et le respect de la diversité, dans le cadre des compétences onusiennes de demain, et son personnel s'engage à agir conformément aux principes et aux valeurs énoncés dans le Code du personnel et le Cadre de déontologie de l'OACI : à tout moment durant l'exercice de leurs fonctions au sein de l'Organisation, les membres du personnel doivent se conformer aux principes et aux valeurs d'intégrité, de loyauté, d'indépendance, d'impartialité, de tolérance et de compréhension, de non-discrimination, d'égalité entre les sexes, de responsabilité et de respect des droits de l'homme.

Trois aspirations essentielles de l'OACI

Aligné sur notre plan stratégique, ce Plan d'activités s'articule autour de trois objectifs majeurs :

L'objectif de zéro décès dans le secteur de l'aviation internationale à la suite d'accidents ou d'actes d'intervention illicite.

L'objectif mondial ambitieux à long terme de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici 2050 pour l'aviation internationale.

L'objectif de faire de l'aviation une partie intégrante d'un système de transport prospère, connecté, accessible, inclusif et abordable pour les personnes et les marchandises, contribuant au développement socio-économique, tout en veillant à ce qu'aucun pays ne soit laissé de côté.

Objectifs stratégiques de l'OACI

Le Plan stratégique de l'OACI a défini six objectifs stratégiques pour réaliser et soutenir la vision et la mission de l'Organisation. Ces objectifs stratégiques donnent le ton à la définition de résultats et de réalisations mesurables, et servent ainsi de socle aux programmes, projets et activités de l'OACI.

Figure 1 : Objectifs stratégiques de l'OACI

Chaque vol est sûr et sécurisé

L'aviation est durable sur le plan environnemental

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

La Convention relative à l'aviation civile internationale et autres traités, lois et règlements s'attaquent à tous les défis

Aucun pays laissé de côté

Structure de la gestion axée sur les résultats

Le Plan d'activités triennal établit un lien structuré entre six objectifs stratégiques généraux pour l'aviation civile internationale, et des résultats et cibles triennaux précis, clairement définis et mesurables à l'appui de ces objectifs. Se fondant sur une approche de gestion axée sur les résultats, il décrit les résultats et les cibles inspirés des résolutions de l'Assemblée, des décisions du Conseil, des plans mondiaux et d'autres stratégies et cadres politiques de haut niveau de l'OACI¹.

Tout au long du cycle du Plan d'activités, les plans mondiaux pertinents de l'OACI devraient évoluer pour s'attaquer plus directement aux défis décrits dans le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI, selon une approche de gestion axée sur les résultats. Ces plans comportent de nombreux défis qui peuvent être relevés dans le cadre de programmes ou de projets multidisciplinaires couvrant plusieurs bureaux, directions et régions de l'OACI.

Le Plan d'activités regroupe des projets et des activités de l'OACI en programmes percutants qui appuient les objectifs stratégiques et les catalyseurs hautement prioritaires. Il s'inspire des points forts de tous les bureaux, directions et bureaux régionaux, incarnant l'objectif de ne laisser aucun pays de côté. Cette démarche concertée est le reflet de la transformation entamée par l'Organisation pour améliorer l'efficacité et l'efficacité dans sa manière de faire face aux enjeux de l'aviation mondiale selon le principe d'unité d'action de l'OACI.

¹ Les liens pertinents entre les objectifs stratégiques et les plans mondiaux de l'OACI figurent dans la section 2.

Figure 2 : Liens entre les composantes du Plan d'activités

L'OACI et les objectifs de développement durable des Nations Unies

Élaboré dans le cadre d'une consultation inclusive, le Plan d'activités de l'OACI s'aligne sur les objectifs de développement durable des Nations Unies. Adopté en septembre 2015, le Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies définit 17 ODD et 169 cibles visant à renforcer l'action collective à travers le monde. Par la résolution A41-24 de l'Assemblée, intitulée « *Contribution de l'aviation au Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations unies* », les États membres de l'OACI ont mis en lumière les synergies entre l'aviation et le développement durable et réaffirmé leur engagement à contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable.

Le Plan d'activités contribue à l'atteinte de 13 des 17 objectifs de développement durable, mais contribue principalement et directement aux objectifs ci-après² :

Paix, justice et institutions efficaces pour promouvoir l'avènement de sociétés pacifiques et inclusives aux fins du développement durable, assurer l'accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous ;

Industrie, innovation et infrastructure pour bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation ;

Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques afin de prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions ;

Partenariats pour la réalisation des objectifs visant à renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser.

Travail décent et croissance économique pour promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous ; et

À ce titre, les objectifs stratégiques de l'OACI sont intrinsèquement liés aux objectifs de développement durable des Nations Unies, et cette relation est reflétée à la section 2 du présent Plan d'activités. L'Organisation s'engage pleinement à collaborer étroitement avec les États et d'autres organismes des Nations Unies à l'appui des cibles correspondantes.

Figure 3 : Les objectifs de développement durable

- 16 Paix, justice et institutions efficaces
- 9 Industrie, innovation et infrastructure
- 13 Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques
- 17 Partenariats pour la réalisation des objectifs

² Classement par niveau estimé de contribution

- 8 Travail décent et croissance économique
- 4 Éducation de qualité
- 3 Bonne santé et bien-être
- 7 Énergie propre et d'un coût abordable
- 12 Consommation et productions responsables
- 11 Villes et communautés durables
- 5 Égalité entre les sexes
- 15 Vie Terrestre
- 10 Inégalités réduites

2 Mise en œuvre triennale des objectifs stratégiques

CHAQUE VOL EST SÛR ET SÉCURISÉ

ASSURER une protection continue des passagers aériens, du fret, du grand public et du personnel contre tous les risques de sécurité et les menaces à la sûreté liés à tout acte d'intervention illicite.

ATTEINDRE un taux nul de mortalité à la suite d'accidents ou d'incidents d'aviation.

Cet objectif est poursuivi dans le cadre de la mise en œuvre des plans pour la sécurité et la sûreté de l'aviation dans le monde (GASP et GAsEP) et est étroitement lié au Plan mondial de navigation aérienne (GANP).

Le GASP structure les améliorations de la sécurité aérienne dans le monde entier. Son édition 2026-2028 constitue une mise à jour importante visant à intégrer un examen exhaustif des enjeux, des objectifs, des cibles et des indicateurs en matière de sécurité aérienne à l'échelle mondiale, et est élaborée en collaboration avec le Groupe d'étude du GASP.

Le GAsEP fournit un cadre de renforcement de la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale. Il porte essentiellement sur six domaines prioritaires globaux d'égale importance : la sensibilisation et la réponse aux risques, le maintien d'une culture forte et efficace de la sûreté, les facteurs humains, l'innovation et l'allocation de ressources technologiques, la supervision et l'assurance de la qualité, ainsi que la coopération et le soutien entre les parties prenantes.

PRIORITÉS MAJEURES POUR 2026-2028

- Élaborer des politiques, des SARP, des cadres réglementaires, des orientations et des outils harmonisés à l'échelle mondiale, et aider les États à les mettre en œuvre et à constamment les adapter, en vue de permettre aux utilisateurs actuels de l'espace aérien et aux nouveaux acteurs d'opérer en toute sécurité ; et prendre en compte les 5 catégories d'événements à risque élevé du GASP (perte de contrôle en vol, incursion sur piste, sortie de piste, impact sans perte de contrôle, collision en vol) ;
- Intégrer des technologies et des concepts adaptés pour garantir la sécurité et la sûreté des vols ;

- Favoriser et améliorer la santé et la sécurité du personnel d'aviation et du public grâce à la collaboration entre le CAPSCA et la médecine aéronautique, la santé publique et d'autres experts compétents ;
- Progresser dans le développement de programmes d'audit et dans l'engagement des États à renforcer leurs capacités de supervision et à se conformer aux dispositions de l'OACI ;
- Protéger le spectre des fréquences radioélectriques et les systèmes d'appui à la gestion du trafic aérien (ATM) contre les nouvelles menaces.

RÉSULTATS ET CIBLES POUR 2028

Réduction effective du taux d'accidents à l'échelle mondiale et dans chaque région de l'OACI, et renforcement de la viabilité des systèmes nationaux de supervision de la sécurité à l'échelle mondiale, en fonction des cibles suivantes :

- réduction de 15 % du nombre d'accidents par million de départs
- 50 % des États ont dépassé le seuil de 75 % de mise en œuvre effective d'un système de supervision de la sécurité

RÉALISATIONS ASSOCIÉES :

- Politiques, dispositions et soutien à la mise en œuvre améliorés afin de tenir compte des catégories d'événements à risque élevé et des nouveaux risques
- Plans mondiaux et régionaux de sécurité optimisés pour garder l'attention sur les priorités en matière de sécurité
- Mise au point et déploiement d'un écosystème intégré d'analyse des données de sécurité
- Politiques, dispositions et soutien à la mise en œuvre améliorés afin de renforcer la supervision de la sécurité
- Collaboration accrue avec les États membres et d'autres parties prenantes concernées afin d'assurer la protection du spectre de fréquences nécessaire aux services aéronautiques
- Dispositions améliorées pour renforcer la gestion du risque et favoriser une allocation adéquate des ressources

Confiance accrue dans la sécurité et la sûreté aériennes grâce à des systèmes d'audit universellement reconnus, ainsi qu'à une sensibilisation accrue à ce système auprès des intervenants du secteur de l'aviation et des renseignements améliorés sur la conformité aux SARP portant sur la sûreté, avec les cibles suivantes :

- 18 recommandations/améliorations mises en œuvre dans les programmes d'audit au cours d'une période triennale
- 184 États consultent des systèmes de supervision en ligne par an
- 120 000 visites d'utilisateurs sur les systèmes de supervision en ligne par an

RÉALISATIONS ASSOCIÉES :

- Fonction de supervision de l'OACI améliorée et renseignements de meilleure qualité sur la viabilité des systèmes nationaux de supervision de la sécurité et de la sûreté et sur la conformité aux SARP de l'OACI portant sur la sûreté
- Système sécurisé amélioré pour la gestion en ligne des données et des informations reçues de différentes sources de manière continue afin de faciliter le suivi des États et leur participation interactive aux programmes d'audit de supervision de la sécurité et de la sûreté

Robustesse et viabilité du système de sûreté mondiale améliorées, y compris la cybersécurité qui facilite la circulation des personnes et des marchandises par voie aérienne grâce à une bonne conformité aux SARP portant sur la sûreté, avec les cibles suivantes :

- 70 % des États ont dépassé le seuil de 75 % de mise en œuvre effective d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation
- 10 % des États ont atteint moins de 50 % de mise en œuvre effective d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation (indicateur de durabilité)

RÉALISATIONS ASSOCIÉES :

- Données complètes et consolidées fournies par l'OACI, les États et le secteur en matière de sûreté, y compris la cybersécurité, à l'appui des processus et des décisions reposant sur les données
- Analyse intégrée des données à l'appui de l'élaboration et de l'examen des plans stratégiques et de mise en œuvre, du processus d'élaboration et d'examen des SARP, et pour guider l'élaboration d'éléments indicatifs, les efforts d'assistance et la confection de supports pédagogiques
- Les intérêts de l'aviation et les actions liées à la sûreté au sein du système des Nations Unies sont coordonnés et soutenus
- La mobilisation autour des domaines prioritaires globaux du GASeP et leur évolution sont surveillés et le GASeP est mis à jour selon que de besoin
- Des dispositions et des éléments indicatifs améliorés, adaptés au contexte existant en matière de risque, sont élaborés, actualisés et mis en avant

PROGRAMMES

Risques de sécurité de l'aviation courants et nouveaux

Ce programme vise à réduire le nombre de victimes en s'attaquant aux cinq catégories d'événements à risque élevé sur la base de données sur les accidents : impact sans perte de contrôle, perte de contrôle en vol, collision en vol, sortie de piste, et incursion sur piste. Il met l'accent sur l'amélioration de la sécurité et l'adaptation des nouvelles technologies et peut nécessiter des approches de gestion du risque.

AUTRES OBJECTIFS BÉNÉFICIAIRE DU PROGRAMME

- L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous

- Aucun pays laissé de côté

Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP)

Le Programme universel d'audit de supervision de la sécurité (USOAP) utilise la méthode de surveillance continue (CMA) pour évaluer les systèmes de supervision de la sécurité des États et suivre les progrès accomplis pour combler les défaillances. Il évalue la maturité des programmes nationaux de supervision de la sécurité au moyen d'une plateforme web (OLF). L'USOAP-CMA évolue pour améliorer l'efficacité et relever les nouveaux défis.

AUTRES OBJECTIFS BÉNÉFICIAIRE DU PROGRAMME

- 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
- Aucun pays laissé de côté

Programme universel d'audits de sûreté (USAP)

Le Programme universel d'audits de sûreté (USAP) – Méthode de surveillance continue (CMA) vise à renforcer la sûreté de l'aviation mondiale en vérifiant et en surveillant la performance des États membres en matière de sûreté de l'aviation. Il évalue la viabilité du système de sûreté de l'aviation d'un État et sa conformité aux normes correspondantes de l'OACI.

AUTRES OBJECTIFS BÉNÉFICIAIRE DU PROGRAMME

- 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
- Aucun pays laissé de côté

Cybersécurité de l'aviation

Le programme des travaux de cybersécurité de l'aviation de l'OACI vise à lutter contre les cybermenaces qui pèsent sur l'aviation civile par l'élaboration de politiques, le soutien à la mise en œuvre, le renforcement des capacités et l'audit. Il se concentre sur l'élaboration de SARP, d'éléments indicatifs, de campagnes de sensibilisation et de formations sur la cybersécurité à l'appui des États et des parties prenantes. Le programme porte également sur l'audit des normes de cybersécurité.

AUTRES OBJECTIFS BÉNÉFICIAIRE DU PROGRAMME

- La Convention relative à l'aviation civile internationale et autres traités, lois et règlements permettent de relever tous les défis
- Aucun pays laissé de côté

Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA)

Le CAPSCA est un cadre de concertation qui aide à atténuer l'incidence des urgences sanitaires sur l'aviation, en vue d'assurer la sécurité du personnel et du public. Il aligne les orientations de l'OACI et de l'OMS, favorise le dialogue sectoriel et appuie la mise en œuvre des conseils médicaux dans l'aviation. Il favorise la résilience de l'aviation grâce à une approche souple et basée sur des preuves.

AUTRES OBJECTIFS BÉNÉFICIAIRE DU PROGRAMME

- Aucun pays laissé de côté
- L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous

L'AVIATION EST DURABLE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL

S'EFFORCER de réaliser l'objectif ambitieux mondial à long terme de réduction à zéro des émissions nettes de carbone de l'aviation internationale d'ici 2050 et veiller à ce que le bruit et les émissions des aéronefs internationaux soient réduits à leur minimum, conformément aux dispositions internationales. En outre, adapter les opérations et les infrastructures de l'aviation aux effets des changements climatiques.

L'atteinte des objectifs mondiaux ambitieux de l'OACI d'une croissance carboneutre à partir de 2020 et de zéro émission nette de carbone d'ici 2050 est soutenue par l'élaboration et la mise en œuvre d'un panier de mesures de réduction des émissions de CO₂ (p. ex., technologies d'aéronef, améliorations opérationnelles, carburants durables et énergies plus propres), notamment en s'appuyant sur plusieurs initiatives clés :

- le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation durables (SAF), les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et autres énergies plus propres pour l'aviation ;
- le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) ; et
- la feuille de route de l'OACI qui décrit les mesures à prendre pour concrétiser les résultats de la troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3) et le LTAG.

PRIORITÉS MAJEURES POUR 2026-2028

- Entamer et soutenir la mise en œuvre des politiques, des SARP, des cadres réglementaires et des orientations de l'OACI afin de définir un panier de mesures, notamment la mise au point et le déploiement de technologies d'aéronef, les améliorations opérationnelles, la production et le déploiement de SAF, de LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, afin de réduire les incidences de l'aviation sur l'environnement ;
- Élaborer et mettre à jour les méthodologies, les outils et les plateformes de l'OACI, surveiller les innovations axées sur l'environnement et faire le point sur la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation ;

- Renforcer l'état de préparation des États et appuyer les plans d'action, en facilitant l'accès aux financements et aux investissements verts, et en surveillant les trajectoires qui guident le secteur vers un avenir décarboné ;
- S'assurer que la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) se poursuit ;
- Mettre à la disposition des pays en développement et des États ayant des besoins particuliers, des initiatives solides, ciblées et adaptées en matière de renforcement des capacités, notamment par les programmes ACT-CORSIA, ACT-SAF et ACT-LTAG ;
- Accélérer la création et l'approbation de nouveaux programmes de certification de la durabilité, ainsi que l'analyse et l'approbation des valeurs tout au long du cycle de vie pour les nouvelles sources et filières de carburant ;
- Développer et mettre en marche le pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI pour appuyer des projets de décarbonation de l'aviation ;
- Aborder des domaines émergents, tels que l'adaptation aux changements climatiques et la résilience des infrastructures, les plastiques à usage unique, le recyclage et l'économie circulaire, et l'amélioration de la compréhension scientifique des incidences de l'aviation sur le climat.

RÉSULTATS ET CIBLES POUR 2028

Accord conclu sur les normes de certification environnementale de l'OACI visant une réduction de l'incidence environnementale des émissions de l'aviation civile internationale sur la qualité de l'air locale et les changements climatiques, et réduction du nombre de personnes touchées par le bruit important des aéronefs :

- Des cibles en matière de niveaux de certification du bruit et des émissions seront examinées par le Conseil de l'OACI sur la base des recommandations de la réunion CAEP/13 en 2025

RÉALISATIONS ASSOCIÉES :

- Politiques, cadres réglementaires, SARP et orientations de l'OACI ayant progressé en faveur de la mise en œuvre de solutions innovantes sur le bruit et les émissions d'aéronefs qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale et les changements climatiques
- Leadership de l'OACI renforcé en ce qui concerne l'aviation et les questions environnementales, et actions de coopération et de sensibilisation mises en place avec l'ONU
- Accent accru sur la transition juste et les domaines environnementaux émergents
- Accent accru sur les aspects scientifiques des changements climatiques

Émissions de CO₂ dans l'aviation civile internationale réduites grâce à l'utilisation des cadres réglementaires de l'OACI, au soutien à la mise en œuvre et à la facilitation de l'accès au financement, en vue d'une transition mondiale vers une énergie plus propre, de la réalisation du LTAG et du renforcement de la capacité de surveillance et de suivi des progrès mondiaux, visant les objectifs suivants :

- Réduction de 5 % des émissions de CO₂ dans l'aviation internationale d'ici 2030 grâce à l'utilisation de SAF, de LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, comme convenu par la Conférence CAAF/3

- 110 États qui participent aux programmes ACT-SAF/LTAG et à l'initiative de pôle d'investissement financier (Finvest Hub)
- 60 plans d'action nationaux relatifs aux activités de réduction des émissions de CO₂, accompagnés d'un objectif quantifié de réduction volontaire d'émissions de CO₂ à long terme.

RÉALISATIONS ASSOCIÉES :

- Soutien accru à l'élaboration, à l'actualisation et à la mise en œuvre des cadres réglementaires de l'OACI en vue de la réalisation de la vision mondiale ambitieuse collective et de l'objectif ambitieux de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici 2050
- Soutien accru à l'établissement et à la mise en œuvre des programmes d'assistance, de renforcement des capacités et de formation (ACT) de l'OACI en vue de la réalisation de la vision mondiale ambitieuse collective et de l'objectif ambitieux de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici 2050
- Soutien accru à l'établissement et à la mise en œuvre des initiatives de financement de l'action climatique et/ou des mécanismes de financement de l'OACI en vue de la réalisation de la vision mondiale ambitieuse collective et de l'objectif ambitieux de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici 2050
- Suivi plus étroit de la réalisation progressive de la vision mondiale ambitieuse collective, au moyen des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, ainsi que du LTAG collectif de zéro émission nette de carbone d'ici 2050
- Surveillance accrue des innovations axées sur l'environnement et inventaire des mesures de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation grâce à la technologie, à l'exploitation et à des sources d'énergie plus propres
- Surveillance renforcée de la mise à disposition de soutien à la mise en œuvre et de financement pour les mesures de réduction des émissions de CO₂ prises par le secteur de l'aviation

Couverture des émissions et intégrité environnementale du CORSIA renforcées afin d'atteindre l'objectif de croissance carboneutre, avec la participation d'États supplémentaires au programme chaque année en visant l'objectif suivant :

- La participation des États au CORSIA atteint une part cumulée de 90 % des activités aériennes internationales en TKP

RÉALISATIONS ASSOCIÉES :

- Mise en œuvre poussée et robuste du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)
- Efforts accrus pour l'approvisionnement en carburants et en unités d'émissions admissibles au CORSIA, tout en veillant à ce que leur qualité réponde aux critères convenus

Assurer la résilience future du transport aérien en adaptant son infrastructure et ses opérations aux conséquences des changements climatiques avec les cibles suivantes :

- Cinq États mettent en œuvre des mesures d'adaptation aux changements climatiques dans l'exploitation et les infrastructures aériennes

RÉALISATIONS ASSOCIÉES :

- Des efforts accrus visant à améliorer les évaluations du risque lié aux événements climatiques extrêmes ayant une incidence sur l'aviation, ainsi que des plans d'adaptation aux changements climatiques et une infrastructure plus résiliente.

PROGRAMMES

Mise en œuvre et suivi de l'objectif ambitieux à long terme (LTAG)

L'OACI élaborera et actualisera des politiques, des SARP et des cadres réglementaires afin de faciliter la production et l'utilisation généralisée de SAF, de LCAF et d'autres énergies plus propres, ainsi que la mise en place d'autres mesures de décarbonation de l'aviation, contribuant ainsi au Cadre mondial de la CAAF/3 et au LTAG. Il s'agit notamment d'accélérer les travaux techniques sur les valeurs tout au long du cycle de vie des nouvelles sources et filières de carburant, ainsi que des programmes de certification de la durabilité visant à soutenir une utilisation généralisée d'énergie plus propre dans toutes les régions. L'OACI fera également la promotion des aéroports verts en tant qu'infrastructures clés de la transition énergétique de l'aviation. En outre, l'OACI améliorera les outils et les plateformes de suivi, ainsi que l'initiative des plans d'action nationaux, afin de suivre les progrès dans la mise en œuvre du LTAG et d'organiser régulièrement des événements de bilan. Les méthodes de suivi et d'établissement de rapports concernant le LTAG seront étendues pour couvrir tous les aspects du Cadre mondial, et une étude sur les systèmes de comptabilisation des carburants sera menée, suivie d'éventuels cadres réglementaires de l'OACI et de la plateforme informatique de l'OACI.

AUTRES OBJECTIFS BÉNÉFICIAIRE DU PROGRAMME

- Aucun pays laissé de côté

Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation en matière de carburants d'aviation durables (ACT-SAF) et objectif mondial ambitieux à long terme (ACT-LTAG)

L'OACI soutiendra le Cadre mondial de la CAAF/3 et l'objectif ambitieux à long terme au moyen d'actions ciblées de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre par le biais des programmes ACT-SAF et ACT-LTAG. Le Programme ACT-SAF actualisera les formations existantes, élaborera de nouveaux contenus, organisera des séminaires et en partagera les meilleures pratiques, et appuiera les études de faisabilité et les bilans de rentabilité des SAF par le biais de partenariats. Le Programme ACT-SAF s'élargira également pour inclure un soutien à des mesures supplémentaires de réduction des émissions (p. ex. la technologie d'aéronefs ou l'exploitation) dans le cadre du Programme ACT-LTAG.

AUTRES OBJECTIFS BÉNÉFICIAIRE DU PROGRAMME

- Aucun pays laissé de côté

Pôle d'investissement financier (Finvest Hub)

L'OACI plaidera et mènera des actions de sensibilisation en faveur d'une allocation accrue de capitaux publics et privés aux projets de décarbonation de l'aviation et mettra sur pied le pôle d'investissement financier pour faciliter l'accès financier à une énergie plus propre pour l'aviation et à d'autres propositions de projets de décarbonation, notamment au moyen de partenariats avec d'autres organisations. Une fois que le pôle sera opérationnel, l'OACI surveillera l'évolution de l'accès financier à la proposition de projet au titre du pôle d'investissement financier.

AUTRES OBJECTIFS BÉNÉFICIAIRE DU PROGRAMME

- Aucun pays laissé de côté

Mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

L'OACI continuera de jouer un rôle de premier plan dans la lutte contre les changements climatiques par une mise en œuvre rigoureuse du CORSIA, y compris des mises à jour de SARP et d'orientations sur les exigences en matière de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) et des examens périodiques du CORSIA. Un accent particulier sera mis sur la recherche d'un équilibre entre l'approvisionnement en carburants admissibles CORSIA (SAF et LCAF) et les crédits d'émission de carbone, en garantissant la qualité et l'intégrité de l'environnement tout en évitant les doubles comptages.

L'OACI tiendra à jour le registre central du CORSIA, actualisera les données sur les émissions et apportera les ajustements nécessaires pour contribuer à une mise en œuvre transparente et à l'élaboration de règlements.

AUTRES OBJECTIFS BÉNÉFICIAIRE DU PROGRAMME

- Aucun pays laissé de côté

Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (ACT-CORSIA)

L'OACI continuera d'aider les États à mettre en œuvre efficacement le CORSIA, notamment en leur apportant un soutien dans la communication de données sur les carburants et les unités d'émissions admissibles dans le cadre du programme ACT-CORSIA. Ce soutien comprendra des formations, des séminaires, des partenariats de parrainage et du matériel de sensibilisation ; il s'agira aussi d'encourager un plus grand nombre d'États à participer volontairement au CORSIA.

AUTRES OBJECTIFS BÉNÉFICIAIRE DU PROGRAMME

- Aucun pays laissé de côté

L'AVIATION ASSURE UNE MOBILITÉ FLUIDE, ACCESSIBLE ET FIABLE POUR TOUS

GARANTIR que les règlements, les procédures et les systèmes contribuent à une navigation aérienne sans faille et à un passage fluide aux aéroports et à travers les frontières pour l'ensemble des vols, des passagers aériens, du fret aérien et des membres d'équipage, sous forme d'un accès simplifié, bien coordonné, prévisible et abordable à des services de voyage internationaux de qualité.

VEILLER à ce que les opérations de vol soient fiables et hautement efficaces, en améliorant en permanence l'exploitation des aéronefs et la gestion de l'espace aérien. Ces mesures permettent de répondre aux besoins de tous les types d'opérations aériennes, tout en renforçant par ailleurs la résilience globale de l'aviation et la préparation aux crises afin de relever efficacement les défis imprévus.

Le GANP améliore la durabilité, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne mondiale. Sa huitième édition (2026-2028) comprendra une série de mises à jour majeures aux niveaux stratégique et technique. À l'échelle mondiale, la prochaine édition du GANP soulignera la prise en compte des domaines prioritaires de la 41^e session de l'Assemblée en matière d'environnement et de résilience, et comportera une actualisation subséquente des ambitions de performance, une nouvelle approche concernant les nouveaux acteurs axée sur les services de navigation aérienne nécessaires à leur intégration, ainsi qu'une approche visant à cartographier le cadre de l'ASBU et la feuille de route conceptuelle conçue pour améliorer la visibilité entre les niveaux stratégique et technique. Sur le plan technique, le GANP comportera une approche basée sur les performances et une mise à jour du cadre de l'ASBU.

La facilitation du transport aérien consiste à donner congé aux avions, aux passagers et au fret à travers les frontières internationales, en respectant les exigences en matière de douane, d'immigration et de santé, et en mettant l'accent sur la sécurité et la sûreté. À la 41^e session de l'Assemblée, la nécessité d'apporter une réponse efficace à la crise de santé publique en s'appuyant sur les enseignements tirés de la COVID-19 a été soulignée, et l'importance de la mise en œuvre des recommandations de la HLCC 2021 a été rappelée.

PRIORITÉS MAJEURES POUR 2026-2028

- Élaborer des politiques, des SARP, des cadres réglementaires, des orientations et des outils harmonisés à l'échelle mondiale, et aider les États à les mettre en œuvre, y compris la mise au point en toute sécurité de la mobilité aérienne avancée (AAM), des systèmes d'aéronef non habité (UAS) et des opérations à haute altitude (HAO) ;
- Aider les États et les régions à choisir et à mettre en œuvre de manière efficace des améliorations opérationnelles nécessaires pour faire face à l'augmentation prévue de trafic ;
- Maintenir et améliorer les niveaux d'efficacité pour s'adapter aux besoins de l'espace aérien en matière de fourniture de services de navigation aérienne, compte tenu des prévisions de croissance du trafic, en raison à la fois de la forte hausse dans l'aviation conventionnelle et de l'intégration attendue des UAS et des nouveaux acteurs à grande échelle, y compris la publication par les États de leurs plans nationaux de navigation aérienne ;
- Renforcer les dispositions relatives à la facilitation afin de rationaliser la procédure de congé des aéronefs, des passagers, de l'équipage, des bagages, du fret et de la poste, tout en s'attaquant aux défis liés aux contrôles aux frontières et aux processus aéroportuaires ;
- Diriger l'élaboration de spécifications techniques pour les documents de voyage et d'outils permettant d'assurer l'efficacité des déplacements internationaux, gérer le répertoire de clés publiques (PKD) et promouvoir les technologies numériques modernes et sans contact telles que les passeports électroniques et l'identification biométrique ;

- Élaborer des politiques d'aide aux victimes d'accidents d'aviation, améliorer l'accessibilité dans le transport aérien et gérer les maladies transmissibles dans l'aviation.

RÉSULTATS ET CIBLES POUR 2028

Améliorations des performances en matière de navigation aérienne réalisées dans toutes les régions ainsi qu'en haute mer, sur la base des cibles suivantes :

- Les (sept) régions de l'OACI disposent toutes d'un plan régional de navigation aérienne coordonné, dans lequel sont reflétées les cibles de mise en œuvre de l'ASBU
- 70 % des États ont signalé des améliorations de performance dans les KPI du GANP au cours de la période triennale

RÉALISATIONS ASSOCIÉES :

- Plans de navigation aérienne aux niveaux mondial et régional mis en œuvre de manière coordonnée et collaboration de l'aviation civile renforcée grâce à un engagement et à un soutien continus à appuyer les plans nationaux
- Politiques, dispositions et soutien à la mise en œuvre renforcés afin de faciliter l'amélioration des performances de la navigation aérienne
- Fonction de surveillance de l'OACI renforcée et récence des informations relatives à la performance de la navigation aérienne améliorée
- Cadre établi pour le développement de l'AAM et l'intégration de nouveaux acteurs dans le secteur de l'aviation

Une réponse adéquate est apportée à toutes les crises de l'aviation civile, et une sensibilisation est établie parmi les intervenants du secteur de l'aviation et d'autres secteurs, avec la cible suivante :

- Pas (zéro) de crise au cours de la période triennale qui est restée sans réponse adéquate

RÉALISATIONS ASSOCIÉES :

- Cadre de gestion et d'intervention en cas de crise établi et mis en œuvre

Facilitation mondiale du transport aérien renforcée entre les États membres, avec les cibles suivantes :

- 85 % des États mettent en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 – Facilitation
- 35 % des États ont pris des mesures appropriées pour s'assurer que des procédures sont en place pour lutter contre la traite des êtres humains et le trafic illicite de migrants
- 60 % des États établissent des plans nationaux de l'aviation en prévision de risques pour la santé publique
- 45% des États établissent des règlements et/ou des politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles
- 65% des États veillent à ce que les personnes handicapées reçoivent une assistance spéciale garantissant qu'elles bénéficient des services d'accessibilité qui sont habituellement offerts dans les aéroports et aux services aériens
- 80 % des États mettent en œuvre des processus et des protocoles normalisés concernant les documents de voyage lisibles à la machine (MRTD et eMRTD), l'utilisation du répertoire de clés

publiques (RCP) et les renseignements préalables concernant les voyageurs – dossier passager (API-PNR)

RÉALISATIONS ASSOCIÉES :

- Initiatives nationales et internationales et coordination en matière de facilitation renforcées
- Élaboration et soutien à la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la facilitation améliorées
- Mesures nationales et internationales visant à garantir l'intégrité de l'identification des voyageurs et des programmes de contrôle aux frontières renforcées

PROGRAMMES

Mobilité aérienne avancée/nouveaux acteurs

Le Programme de l'OACI sur la mobilité aérienne avancée (AAM) et les nouveaux acteurs vise à jouer un rôle essentiel dans ce paysage aérien en pleine évolution. Il vise à faire en sorte que l'introduction de l'AAM et des nouveaux acteurs dans l'aviation soit efficacement harmonisée entre les régions, et interopérable le cas échéant, à encourager et organiser la collaboration entre les différents secteurs de l'aviation, et à veiller à ce que les normes, les règles et les paradigmes utilisés par les nouveaux entrants dans le secteur de l'aviation soient intégrés de manière adéquate et progressive aux cadres réglementaires, ainsi qu'aux dispositions de l'OACI.

Ce programme joue un rôle essentiel dans le paysage en constante évolution de l'aviation et vise à harmoniser les règlements relatifs aux technologies aéronautiques émergentes de manière à garantir la sécurité, l'interopérabilité et l'innovation. Il contribue à l'exploitation en toute sécurité des systèmes UAS, AAM et UTM, tout en relevant les défis réglementaires, sécuritaires et environnementaux.

AUTRES OBJECTIFS BÉNÉFICIAIRE DU PROGRAMME

- Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous
- Chaque vol est sûr et sécurisé
- L'aviation est durable sur le plan environnemental
- Aucun pays laissé de côté

Amélioration de la performance de la navigation aérienne

L'objectif de ce programme est d'apporter un savoir-faire et un soutien techniques aux États et au secteur afin d'améliorer les performances de la navigation aérienne, de s'aligner sur le Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI et d'atteindre l'objectif à long terme de zéro émission nette d'ici 2050, garantissant la sécurité, l'efficacité et la résilience du système de l'aviation.

AUTRES OBJECTIFS BÉNÉFICIAIRE DU PROGRAMME

- Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous
- Chaque vol est sûr et sécurisé
- L'aviation est durable sur le plan environnemental
- Aucun pays laissé de côté

Préparation et réponse aux crises

Ce programme prévoit de créer au sein de l'OACI un mécanisme complet et modulable de réponse aux crises afin d'aider les États à s'acquitter de leurs obligations au titre de la Convention de Chicago, ainsi que d'autres secteurs, en améliorant les capacités de réponse aux crises en cas de perturbation de la gestion du trafic aérien, d'urgences sanitaires et de crises humanitaires.

AUTRES OBJECTIFS BÉNÉFICIAIRE DU PROGRAMME

- Chaque vol est sûr et sécurisé
- L'aviation est durable sur le plan environnemental
- Aucun pays laissé de côté

Les documents de voyage du Programme d'identification des voyageurs (TRIP), notamment les passeports, jouent un rôle essentiel dans la sécurisation des voyages internationaux, car ils permettent une vérification fiable de l'identité et favorisent la coopération et la confiance. L'efficacité de ces documents repose sur des systèmes d'identification robustes pour assurer leur production, leur délivrance et leur inspection. La stratégie TRIP de l'OACI vise à piloter les efforts mondiaux en matière de gestion de l'identification des voyageurs, en guidant l'OACI, les États et les partenaires dans ce domaine en pleine évolution.

AUTRES OBJECTIFS BÉNÉFICIAIRE DU PROGRAMME

- Aucun pays laissé de côté

AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ

PILOTER la collaboration et la coopération, notamment avec l'appui de ses États membres et des parties prenantes, en vue de renforcer et de soutenir les capacités de manière continue, contribuant ainsi à l'atteinte des objectifs en matière de sûreté, de sécurité, d'efficacité et de durabilité. Cela signifie que les États tireront profit des activités d'appui à la mise en œuvre et de mobilisation des ressources de l'OACI, qui sont conçues pour promouvoir l'application efficace des politiques, des normes et des pratiques recommandées, et pour aider à résoudre le problème d'insuffisance de ressources qui a une incidence sur l'infrastructure, le financement, la formation, l'accès à la chaîne d'approvisionnement et la coordination, en particulier dans les pays en développement. Cette approche garantit que les avantages décrits dans le présent plan stratégique profiteront à tous, aucun pays n'étant laissé de côté.

L'initiative favorise une mise en œuvre efficace des normes et pratiques recommandées (SARP) grâce à un soutien ciblé, à une assistance coordonnée, à un accès facilité au financement et à une aide pour résoudre des préoccupations significatives de sécurité et de sûreté. Elle continuera de soutenir la relance, la durabilité et la résilience de l'aviation civile internationale. En tant qu'instrument de cette initiative, la « Politique de soutien à la mise en œuvre fournie aux États par l'OACI » sert de base à la gestion des activités de soutien à la mise en œuvre.

PRIORITÉS MAJEURES POUR 2026-2028

- Aider davantage les États à mettre en œuvre efficacement les SARP, plans et politiques de l'OACI de manière plus coordonnée, complète et harmonisée à l'échelle mondiale ;
- Promouvoir l'importance de l'aviation civile dans des contextes de développement national ;
- Favoriser l'adoption de technologies grâce à un élargissement continu des solutions de soutien à la mise en œuvre.

RÉSULTATS ET CIBLES POUR 2028

Taux de mise en œuvre effective (EI) amélioré dans toutes les régions de l'OACI, y compris dans les domaines ayant les scores les plus faibles, en favorisant un champ d'action équilibré et l'égalité des chances pour l'aviation civile internationale, et en atteignant une moyenne mondiale minimale, avec les cibles suivantes :

- Taux de mise en œuvre effective moyenne mondiale de 70 %

RÉALISATIONS ASSOCIÉES :

- Pratiques de gouvernance améliorées en lien avec l'élaboration d'un cadre national juridique et réglementaire en pleine conformité avec les SARP
- Coordination accrue pour aider les États à mettre en commun leurs ressources, à participer aux efforts régionaux et à renforcer leurs capacités
- Application améliorée, accessible et efficace de projets et d'activités de soutien à la mise en œuvre dans tous les domaines de l'aviation civile

Pourcentage plus élevé des besoins des États membres pris en compte en réponse aux activités d'audit, aux plans et aux dispositions de l'OACI, en favorisant un champ d'action équilibré et l'égalité des chances pour l'aviation civile internationale, avec la cible suivante :

- 85 % des objectifs de mise en œuvre des projets et activités atteints avec succès

RÉALISATIONS ASSOCIÉES :

- Formation OACI améliorée, accessible et guidée pour les États membres afin d'atteindre et d'entretenir la compétence du personnel de l'aviation conformément à la Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile
- Portefeuille amélioré de solutions de l'OACI pour mieux servir les États membres
- Assistance directe aux États renforcée, en lien avec tous les objectifs stratégiques, afin de faciliter la réalisation des avantages, en particulier dans les États en développement

PROGRAMMES

TRAINAIR PLUS (TPP)

Le Programme TRAINAIR PLUS (TPP) est un réseau de coopération axé sur l'élaboration et la prestation de formations reconnues par l'OACI et visant l'amélioration de la sécurité et l'efficacité du transport aérien. Sa mission est d'établir et de maintenir des normes élevées en matière de formation et de compétence pour le personnel d'aviation à l'échelle mondiale, tout en favorisant la collaboration pour un développement sécurisé, sûr et durable du transport aérien. Le TPP soutient également les États membres et le secteur de l'aviation au moyen de stratégies de renforcement des capacités et de développement durable des ressources humaines.

AUTRES OBJECTIFS BÉNÉFICIAIRES DU PROGRAMME

- 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
- Chaque vol est sûr et sécurisé
- L'aviation est durable sur le plan environnemental
- La Convention relative à l'aviation civile internationale et autres traités, lois et règlements permettent de relever tous les défis

Soutien à la mise en œuvre

L'OACI aide les États membres à se conformer à ses normes, à mettre en œuvre les plans mondiaux et à renforcer et/ou développer les capacités locales en soutenant les mécanismes nationaux. Ceux-ci visent à remédier aux carences en matière de sécurité et de sûreté, à coordonner avec les États et d'autres parties prenantes la mise en œuvre des plans mondiaux et des SARP de l'OACI, et à fournir un savoir-faire technique. Ils assurent l'aide aux plans directeurs de l'aviation civile, des services de conseil, l'acquisition d'équipement, la formation spécialisée et le soutien aux programmes régionaux. L'OACI surveille également les progrès accomplis en collaborant avec les bureaux régionaux afin de garantir l'efficacité de la mise en œuvre.

AUTRES OBJECTIFS BÉNÉFICIAIRE DU PROGRAMME

- 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
- Chaque vol est sûr et sécurisé
- L'aviation est durable sur le plan environnemental
- La Convention relative à l'aviation civile internationale et autres traités, lois et règlements permettent de relever tous les défis

LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE ET AUTRES TRAITÉS, LOIS ET RÈGLEMENTS PERMETTENT DE RELEVER TOUS LES DÉFIS

ADAPTER au besoin le droit aérien international (cadres juridiques, accords, conventions et règlements) pour garantir que le cadre juridique de l'aviation civile internationale reste adapté aux possibilités et aux défis actuels et nouveaux, ce qui à son tour favorise un appui solide aux États membres sur tous les aspects des travaux de l'OACI, à l'approche de son centenaire et au-delà.

La résolution de l'Assemblée intitulée « Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique » réaffirme le rôle important du droit dans la réalisation des buts et objectifs de l'Organisation. Elle expose également les politiques juridiques actuellement préconisées par l'OACI afin d'en faciliter la mise en œuvre et l'application pratique. Elle appelle à une réponse efficace face aux possibilités, aux défis et aux menaces nouveaux et récents qui affectent le développement de l'aviation civile internationale.

PRIORITÉS MAJEURES POUR 2026-2028

- Promouvoir la ratification et la mise en œuvre d'instruments de droit aérien international ;

- Faciliter l'élaboration progressive d'instruments et d'éléments indicatifs sur le droit aérien international en réponse aux nouveaux défis et possibilités ;
- Maintenir le leadership dans l'orientation des intervenants du secteur de l'aviation dans le domaine du droit aérien international et la prise en compte de leurs besoins.

RÉSULTATS ET CIBLES POUR 2028

Cadre de droit aérien international renforcé par l'entrée en vigueur et l'acceptation universelle des instruments de droit aérien international, le respect par les États membres de leurs obligations en vertu de ces instruments, et l'élaboration progressive d'instruments et d'éléments indicatifs pertinents favorisant un cadre juridique plus réactif et plus adaptable pour le secteur de l'aviation, avec les cibles suivantes :

- 57 % des actions de dépositaires de traités ont été enregistrées pour les six principaux instruments de droit aérien international³ afin de permettre leur entrée en vigueur et leur ratification universelle
- 85 % des études menées dans le cadre du programme des travaux du Comité juridique pour traiter des questions et défis émergents auxquels sont confrontés les États sont achevées

RÉALISATIONS ASSOCIÉES :

- Assistance fournie aux États sur le cadre de droit aérien international
- Facilitation de la codification et/ou de l'élaboration progressive d'instruments de droit aérien international et éléments indicatifs fournis aux États

PROGRAMMES

Droit aérien international

Dans le cadre du Programme sur le droit aérien international, une assistance aux activités menées par les États sera apportée pour promouvoir l'acceptation, la ratification et l'application universelles des instruments de droit aérien international, par la diffusion de connaissances, la formation et l'enseignement, afin de faire respecter l'état de droit. Le projet de recherche, d'étude et de développement sera mis en œuvre pour appuyer la codification et/ou le développement progressif du droit aérien international et l'élaboration d'instruments et d'éléments indicatifs relatifs au droit aérien international au

³ Le Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [article 50 a)] (Doc 10077) ; le Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [Article 56] (Doc 10076) (Montréal, 2016) ;

La Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Doc 9740) (Montréal, 1999) (Convention de Montréal de 1999) ;

La Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale (Doc 9960) (Beijing 2010) (Convention de Beijing de 2010) ;

Le Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (Doc 9959) (Beijing 2010) (Protocole de Beijing de 2010) ;

Le Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (Doc 10034) (Montréal, 2014) (Protocole de Montréal de 2014).

moyen de divers points du programme des travaux du Comité juridique approuvés par le Conseil et entérinés par l'Assemblée.

LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN ASSURE LA PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE ET LE BIEN-ÊTRE DE LA SOCIÉTÉ POUR TOUTES ET TOUS

FAVORISER le développement d'un système d'aviation civile solide et économiquement viable propice à une prospérité et à un bien-être mesurables pour tous grâce à l'aviation, l'OACI apportant son appui à chaque État membre selon une approche équilibrée dans l'ensemble des domaines stratégiques.

Un système d'aviation civile fort et économiquement viable permet des voyages abordables, offre des possibilités économiques pour les États et les usagers, et soutient le développement durable mondial. Cet objectif stratégique contribue à la croissance de l'aviation civile, à l'efficacité du transport aérien et à l'expansion du commerce et du tourisme dans le monde entier.

Cet objectif est soutenu par la Vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international, une vision dictée par les États, adoptée par le Conseil en 2015 et réaffirmée par la 41^e Assemblée, qui fournit un cadre pour un transport aérien mondial durable, en mettant l'accent sur la libéralisation, l'accès aux marchés et la concurrence loyale. Cette approche vise à étendre les services aériens, à encourager les investissements dans l'aviation et à stimuler la croissance économique. La septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7) en 2026 sera l'occasion d'élaborer des politiques en faveur de la croissance du transport aérien international.

L'OACI reste déterminée à soutenir les États membres par le biais de son programme de longue date visant à promouvoir la libéralisation du transport aérien.

PRIORITÉS MAJEURES POUR 2026-2028

- Aider les États à tirer parti de l'aviation civile comme outil de développement efficace en plaçant celle-ci au centre des cadres de développement nationaux/régionaux et en mettant en place des mécanismes efficaces de financement des flux de développement tout en apportant et en favorisant une coopération internationale ;
- Améliorer la connectivité aérienne, créer des possibilités commerciales plus compétitives sur le marché, accroître les avantages et les choix pour les consommateurs ; et en même temps, réduire la charge financière et les coûts de l'exercice des fonctions de supervision réglementaire ;
- Fournir aux États des données et des prévisions fiables sur l'aviation civile pour répondre à leurs besoins en matière de planification et de mise en œuvre grâce à des analyses avancées et à l'exploitation des renseignements fournis par le Programme statistique de l'OACI.

RÉSULTATS ET CIBLES POUR 2028

Compétitivité, efficacité économique et productivité du transport aérien entre les États améliorées, avec les cibles suivantes :

- 4 400 passagers internationaux en milliards de passagers-kilomètres payants
- 85 % des États en termes de PKP ayant accès à des analyses, des études et des prévisions économiques

RÉALISATIONS ASSOCIÉES :

- Faciliter l'amélioration des capacités des États à maximiser l'utilité des données et statistiques aéronautiques et des prévisions de trafic à long terme
- Mesure des incidences directes, indirectes et induites de l'activité de l'aviation civile sur les économies nationales, et études d'analyse économique réalisées pour répondre aux besoins des États en matière de formulation de politiques et de planification
- Promotion et soutien d'accords ou de mécanismes de collaboration régionaux ou élargis pour appuyer les installations et services de navigation aérienne

Croissance économique et développement favorisés grâce à l'expansion de l'industrie mondiale de l'aviation civile tout en renforçant la conformité aux politiques et aux orientations de l'OACI en matière de transport aérien, avec les objectifs suivants :

- L'aviation civile contribue à hauteur de 3,26 billions USD au PIB mondial
- Taux de connectivité mondiale de 62 % selon l'indice mondial de l'OACI sur la compétitivité de l'aviation (GACI)⁴
- 32 % de taux de libéralisation dans le monde selon le GACI de l'OACI⁵

RÉALISATIONS ASSOCIÉES :

- Favoriser le développement d'un système aérien solide et économiquement viable qui contribue au développement économique et au produit intérieur brut (PIB) des États
- Élaboration et mise à jour de politiques et d'orientations visant à soutenir la réglementation et la supervision économiques des États, à éliminer les contraintes réglementaires opérationnelles, à améliorer la connectivité aérienne et à créer un environnement commercial compétitif assorti d'une transparence accrue et de choix pour les consommateurs
- Favoriser une meilleure compréhension par les États des avantages et des défis liés à la libéralisation, en particulier à l'ouverture de l'accès aux marchés, en vue de s'engager avec succès dans une approche multilatérale au moment approprié.
- Efficacité accrue dans la gestion des aéroports et des services de navigation aérienne, au moyen d'un financement durable en faveur du développement et de la modernisation de l'infrastructure aéronautique proportionnellement à la croissance prévue de trafic.

PROGRAMMES

Développement économique du transport aérien

Ce programme vise à réduire les coûts de l'État dans l'exercice de ses fonctions d'analyse et de réglementation économiques, l'amélioration de la connectivité aérienne et la création de possibilités commerciales plus compétitives sur le marché. Ses activités portent, s'agissant du transport aérien, sur les données et statistiques, les prévisions, les analyses économiques, les politiques et la réglementation économiques, l'établissement de bonnes pratiques réglementaires et de gouvernance, la modernisation des

⁴ Le taux de connectivité mesure le niveau des liaisons directes et indirectes à partir de tous les aéroports de l'État membre (calculé à l'aide de la formule du GACI)

⁵ Le taux de libéralisation mesure le niveau d'opérations effectives qui reposent sur des accords transitoires et bilatéraux de ciel ouvert entre États membres (calculé à l'aide de la formule du GACI)

infrastructures, la recherche de financements adéquats et de mécanismes de financement pour la surveillance économique, etc.

AUTRES OBJECTIFS BÉNÉFICIAIRE DU PROGRAMME

- L'aviation est durable sur le plan environnemental
- L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous
- Aucun pays laissé de côté

Financement collectif

Ce programme vise à réduire le coût de la prestation de services de navigation aérienne en partageant les coûts. Ses activités visent la facilitation de la coopération et de la coordination entre les prestataires de services et au sein de l'Organisation afin d'appuyer la rédaction d'accords, tout en tenant compte des avantages et des défis potentiels des accords régionaux ou de collaboration.

AUTRES OBJECTIFS BÉNÉFICIAIRE DU PROGRAMME

- Chaque vol est sûr et sécurisé
- L'aviation est durable sur le plan environnemental
- L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous
- Aucun pays laissé de côté
- La Convention relative à l'aviation civile internationale et autres traités, lois et règlements permettent de relever tous les défis

3 Catalyseurs

Catalyseurs hautement prioritaires

La réalisation des objectifs stratégiques repose sur quatre catalyseurs transversaux hautement prioritaires :

Amélioration organisationnelle continue de l'OACI : Améliorer l'efficacité dans tous les secteurs opérationnels

RÉALISATIONS ASSOCIÉES :

- Efficacité organisationnelle accrue afin d'assurer la plus grande efficacité et efficacité possible des opérations de l'OACI pour atteindre les objectifs stratégiques, notamment la gestion des ressources humaines, la numérisation, la gestion financière, le multilinguisme, la gouvernance et la responsabilité, ainsi que les opérations commerciales et la gestion des processus.

Programme

Amélioration organisationnelle continue (COI) de l'OACI

Le Programme d'amélioration organisationnelle continue (COI) de l'OACI vise à améliorer l'efficacité de l'Organisation sur le plan de l'exploitation, des infrastructures, du développement, du financement et des ressources humaines. Il porte sur l'amélioration des activités internes à l'appui des objectifs stratégiques par le biais de projets limités dans le temps qui augmentent l'efficacité et la qualité. Le programme est géré par le Bureau de gestion du portefeuille d'entreprise, qui supervise tous les projets connexes.

Innovation : Élaborer des politiques pour des avantages équitables en matière d'innovation dans l'ensemble du secteur du transport aérien

RÉALISATIONS ASSOCIÉES :

- Rôle de l'OACI renforcé pour aider les États membres à tirer parti de l'innovation dans le secteur de l'aviation ; et recensement et mise en place améliorés d'innovations visant à accroître l'efficacité et l'efficience de l'Organisation.

Programme

Innovation

Le Programme d'innovation appuie l'OACI dans son rôle d'assistance aux États membres pour les aider à tirer parti des innovations en matière de transport aérien, à relever les défis connexes et à élaborer des politiques d'amélioration de la sûreté, de l'efficacité, de la sécurité, de la facilitation et de la durabilité économique et environnementale du système aérien. Il s'attache également à repérer et à mettre en œuvre des innovations propres à améliorer l'efficacité et l'efficience de l'Organisation.

Égalité des sexes et attraction de nouveaux talents dans le secteur de l'aviation : accélérer l'égalité, la diversité, l'équité et l'inclusion tout en attirant et en retenant les meilleurs talents

RÉALISATIONS ASSOCIÉES :

- Égalité des sexes, diversité, équité et inclusion (DEI) accélérées à l'OACI et dans le secteur de l'aviation
- Planification, plaidoyer et sensibilisation renforcés pour s'assurer que le secteur de l'aviation attire, perfectionne et retient les meilleurs talents dont il a besoin.

Programmes

Égalité des sexes

Le Programme OACI pour l'égalité des sexes vise à promouvoir l'égalité des sexes en renforçant et en améliorant les capacités, la sensibilisation, la représentation et la responsabilité, tout en mobilisant les partenaires externes. Il soutient la mise en œuvre de la résolution A41-26 de l'Assemblée par le biais d'activités ciblant l'OACI, les États membres, les décideurs politiques et le secteur de l'aviation.

Prochaine génération de professionnels de l'aviation

Ce programme, aligné sur la résolution A39-29 de l'Assemblée, vise à attirer, former et retenir des nouveaux talents tout en favorisant la mobilité de la main-d'œuvre et les transitions entre secteurs. Il porte sur la requalification, l'amélioration des compétences et le perfectionnement continu, afin que le personnel reste au fait de l'évolution des technologies. Le NGAP mobilise l'ensemble des acteurs de l'aviation dans le monde pour répondre aux besoins en main-d'œuvre à court et à long terme et guider la planification aux niveaux mondial, régional et national.

Partenariats, mobilisation des ressources et viabilité financière : établir des partenariats stratégiques et accroître les ressources extrabudgétaires

RÉALISATIONS ASSOCIÉES :

- Partenariats stratégiques renforcés avec un large éventail de parties prenantes et d'acteurs afin de tirer parti des capacités, des ressources et des connaissances diversifiées des partenaires de l'OACI, tout en veillant à rester alignés sur les valeurs les plus élevées de l'Organisation.
- Gouvernance des ressources extrabudgétaires renforcée, stratégies de mobilisation des ressources et génération de produits améliorée

Programmes

Partenariats et mobilisation des ressources

Ce programme vise à établir et à renforcer des partenariats stratégiques pour faire progresser les objectifs de développement durable (ODD) et mobiliser des ressources à l'appui des États membres. Il porte sur les principales activités non financées du Plan d'activités et du soutien à la mise en œuvre. En outre, l'OACI collaborera avec les États, le secteur, le système des Nations Unies et d'autres organisations internationales pour relever les défis qui touchent l'aviation civile.

Génération de produits

Aligné sur les objectifs de viabilité budgétaire de l'Organisation, ce programme vise à générer des flux entrants supplémentaires pour appuyer le renforcement des capacités et la mise en œuvre de normes dans les États, en recensant et en hiérarchisant les États ayant le plus besoin d'assistance financière. Il tirera parti des atouts de l'OACI, tels que les données et les normes, et étudiera les possibilités de monnayer les services, le cas échéant. Il surveillera aussi la génération de produits et rendra régulièrement compte du financement des priorités du Plan d'activités.

Catalyseurs de soutien

Élaborés parallèlement aux objectifs stratégiques et aux catalyseurs hautement prioritaires, les catalyseurs de soutien assurent un fonctionnement coordonné et renforcé des diverses composantes opérationnelles de l'Organisation, facilitant ainsi la mise en œuvre des objectifs stratégiques et contribuant à accélérer les progrès vers les grandes priorités de l'OACI.

Les catalyseurs de soutien se concentrent sur la réactivité, l'éthique, l'intégrité, la transparence, la responsabilité, la polyvalence, l'efficacité et la résilience opérationnelles dans des contextes variés. La mise en œuvre de catalyseurs de soutien exige un cadre solide fondé sur les résultats et une budgétisation et une gestion des risques axées sur les résultats, tout en restant à l'écoute de l'évolution des menaces, des tendances et des possibilités, et en favorisant des changements inclusifs, modernes et positifs dans les domaines administratifs transversaux de l'Organisation, et notamment en matière de finances, de gestion des ressources humaines, de TIC et de gestion de la sécurité de l'information, de services linguistiques et de conférence, de voyages et de sûreté, et de gestion des bâtiments.

4 Mise en application

Financer notre avenir

L'Organisation tire parti de diverses sources de financement pour mener à bien sa mission. La mise en œuvre de programmes, de projets et d'activités visant à obtenir des résultats principaux et secondaires liés

aux objectifs stratégiques, aux catalyseurs hautement prioritaires et aux catalyseurs de soutien est financée par le budget ordinaire et les ressources extrabudgétaires [telles que le Fonds de génération de produits auxiliaires (ARGF), le Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC), les contributions volontaires et en nature et d'autres fonds], qui sont complémentaires par défaut et fonctionnent comme un mécanisme de financement intégré.

Budget ordinaire

Le budget ordinaire, alloué tous les trois ans, constitue la principale source de financement de l'OACI. Il est principalement financé par les contributions des États membres et complété par des transferts provenant de l'excédent de l'ARGF, des remboursements au titre du Fonds AOSC, la réserve opérationnelle et des produits divers.

Fonds de génération de produits auxiliaires

L'ARGF a été créé pour gérer et développer des produits et des services, y compris le Programme de formation mondiale en aviation de l'OACI. Il vise à générer des ressources supplémentaires pour l'OACI afin de faciliter la mise en œuvre du Plan d'activités et d'élaborer de promouvoir et de protéger la propriété intellectuelle de l'Organisation.

Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement

L'AOSC a été créé pour gérer les coûts et leur recouvrement pour l'administration, le fonctionnement et le soutien fournis par la Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre.

Contributions volontaires financières et en nature

L'Organisation tire des avantages importants des contributions volontaires et en nature. Ces contributions prennent différentes formes, notamment des fonds d'affectation spéciale multidonateurs alignés sur nos objectifs stratégiques, des détachements et du personnel fourni à titre gracieux, ainsi que d'autres contributions en nature d'États et des partenariats avec d'autres organisations internationales.

Autres fonds

Des accords spéciaux régissent les fonds d'affectation spéciale particuliers de l'OACI, qui complètent notre portefeuille de financement. Ces fonds englobent des initiatives telles que le Programme de soutien à la mise en œuvre, le financement conjoint, l'appui aux administrateurs et administratrices auxiliaires et autres accords bilatéraux.

En raison de l'insuffisance de financements pour couvrir la totalité des travaux mandatés par l'Assemblée et le Conseil, les activités et les projets décrits dans le Plan d'activités sont classés par ordre de priorité à l'aide d'une méthodologie bien établie. La mise en œuvre des travaux qui ne sont pas couverts par les ressources disponibles dépend de ressources extrabudgétaires, qui seront déterminées et obtenues tout au long de la période triennale.

Gestion, surveillance et communication de données

Le Plan d'activités 2026-2028 de l'OACI est géré par le Bureau de gestion du portefeuille d'entreprise (BGPE). Le BGPE effectue une surveillance et une communication d'informations continues sur les programmes, projets et activités. Cela permet une hiérarchisation efficace et adaptable des priorités au cours de la période triennale.

Gouvernance, responsabilité, gestion globale des risques et procédures de contrôle interne

L'OACI sait que l'atteinte de ses objectifs stratégiques passe nécessairement par la prise en compte des détails, du dévouement à l'excellence, de la gouvernance de gestion proactive, de la responsabilité, des risques et des procédures de contrôle interne.

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

Le Plan d'activités 2026-2028 de l'OACI fait l'objet d'un suivi par le BGPE qui s'assure que les décisions sont prises de manière cohérente et efficace, que les ressources sont utilisées comme il se doit et que les effectifs sont planifiés efficacement.

Le BGPE veille également au respect du dispositif d'application du principe de responsabilité, du Cadre de gestion des processus opérationnels d'entreprise et du Modèle organisationnel stratégique, afin d'améliorer l'efficacité opérationnelle et l'amélioration continue de l'Organisation.

Gestion globale des risques et procédures de contrôle interne

L'OACI dispose d'un dispositif de gestion globale des risques et de contrôle interne (« Cadre de gestion globale des risques ») qui harmonise les pratiques en matière de gestion des risques et de contrôle interne avec sa vision, sa mission et ses objectifs stratégiques. L'Organisation évalue et améliore en permanence ses processus de gestion des risques et de contrôle interne afin de s'adapter à l'évolution des menaces et des possibilités.

Dans le cadre du Plan d'activités 2026-2028, l'OACI recense, évalue et atténue de manière proactive les risques qui pourraient avoir une incidence sur la réalisation de ses objectifs stratégiques et de sa mission. L'Organisation maintient également un cadre de contrôle fort qui favorise la responsabilité, la transparence et l'efficacité opérationnelle. L'intégration de la gestion des risques dans le Plan d'activités de l'OACI permettra de gérer efficacement les risques pour l'Organisation et d'améliorer le rendement global dans la poursuite des objectifs stratégiques de l'OACI.

Figure 5 : Gestion des risques et Plan d'activités

Objectifs stratégiques et indicateurs de performance clés (KPI)

RECENSER les risques qui auront une incidence sur la réalisation des objectifs stratégiques

ÉTABLIR des indicateurs clés de risque (KRI) et des niveaux de tolérance (score de risque) pour chaque risque recensé

FOURNIR des rapports et une surveillance intégrés des risques

Approche programmatique

Pour s'assurer d'une démarche globale et ciblée en mesure de donner suite au mandat de l'OACI, le principe de l'approche programmatique a été axé sur la mise en œuvre du Plan d'activités 2026-2028, avec l'appui du BGPE. Cette approche met clairement l'accent sur les priorités de l'Organisation et favorise l'établissement d'une vision cohérente et transversale des projets et des activités interdépendants, en dirigeant et en fournissant des dispositifs complets pour la mise en œuvre des normes et des procédures de l'OACI.

Les programmes transversaux, qui sont présentés dans les chapitres « Objectifs stratégiques » et « Catalyseurs hautement prioritaires », illustrent l'approche programmatique suivie dans le Plan d'activités, tout en préservant la souplesse nécessaire pour compléter, modifier ou mettre fin à des programmes au cours de la période triennale, si nécessaire, pour répondre à des besoins émergents.

5 Conclusion

Le Plan d'activités est mis en action au moyen d'un plan opérationnel triennal (POT) qui couvre les projets et activités prévus pour la période triennale afin d'atteindre les résultats (les réalisations) associés aux objectifs stratégiques, aux priorités élevées et aux catalyseurs de soutien. Le POT est un plan vivant et adaptable qui sera périodiquement actualisé pour tenir compte de questions émergentes et de nouvelles priorités et activités qui peuvent se présenter au cours de la période triennale. Tout changement important fera l'objet d'un rapport annuel au Conseil afin de déterminer si des activités peuvent être prises en compte au regard des ressources limitées disponibles ou si elles nécessitent des fonds supplémentaires.

La réalisation des objectifs stratégiques et de leurs réalisations associées fait l'objet d'un suivi au moyen du Cadre de surveillance des performances (CMR) exhaustif, avec des KPI et des cibles qui font l'objet d'un suivi et d'un compte rendu annuel au Conseil. Les résultats de performance permettent de procéder aux ajustements nécessaires et de mettre en œuvre des mesures correctives, le cas échéant, pour améliorer les résultats et la responsabilité à l'OACI.

Liste d'acronymes

AAAVF Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

AAM Mobilité aérienne avancée

AOSC Dépenses des services d'administration et de fonctionnement

ARGF Fonds de génération de produits auxiliaires

ASBU Mise à niveau par blocs du système de l'aviation

ATM Gestion du trafic aérien

BBB Blocs constitutifs de base

CAAF Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs

CAPSCA Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile

CMA Méthode de surveillance continue

CNS/ATM Communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien

CORSIA Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale

COVID Maladie à coronavirus

DVLM Document de voyage lisible à la machine

EI Mise en œuvre effective

ERM Gestion globale des risques

GACI Indice mondial de compétitivité de l'aviation

GANP Plan mondial de navigation aérienne

GASeP Plan mondial pour la sûreté de l'aviation

GASP Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde

HAO Exploitation de l'espace aérien supérieur

KPI Indicateur de performance clé

LCAF Carburant d'aviation à moindre émission de carbone

LTAG Objectif ambitieux mondial à long terme

NASP Plan national de sécurité de l'aviation

NCLB Aucun pays laissé de côté

OACI Organisation de l'aviation civile internationale

ODD Objectifs de développement durable

ONU	Organisation des Nations Unies
PFA	Domaine d'intervention prioritaire
PMF	Cadre de suivi des performances
PWD	Personne handicapée
RASP	Plan régional de sécurité de l'aviation
RBM	Gestion axée sur les résultats
RCP	Répertoire de clés publiques
RPAS	Système d'aéronef télépiloté
RPCV-PNR	Renseignements préalables concernant les voyageurs-dossier passager
SAF	Carburant d'aviation durable
SARP	Normes et pratiques recommandées
SSC	Préoccupation significative de sécurité
SSeC	Préoccupation significative de sûreté
TOP	Plan opérationnel triennal
TRIP	Programme d'identification des voyageurs
UAS	Système d'aéronef non habité
USAP	Programme universel d'audits de sûreté
USOAP	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité

Définitions

Activité : Une tâche ou un processus spécifique planifié et entrepris à l'aide des intrants disponibles pour obtenir des réalisations et, en fin de compte, des résultats. Une activité peut être continue ou limitée dans le temps (projet).

Cible : Réalisation spécifique et prédéfinie fixée pour chaque indicateur dans un délai donné. Elle sert à évaluer l'efficacité des activités et des programmes en vue d'atteindre les résultats souhaités (résultats, réalisations).

Indicateur de performance clé : Paramètre précis et mesurable utilisé pour évaluer le rendement et la progression des résultats (résultats, réalisations). Les indicateurs de performance clés sont essentiels pour surveiller et évaluer la réussite et pour prendre des décisions de gestion éclairées. Les KPI sont mesurés à l'aide de niveaux de référence et de cibles.

Intrant : Ressource, comme le temps, l'argent, le personnel, les matériaux et les connaissances, nécessaires à l'exécution d'une activité. Les intrants sont des investissements nécessaires pour lancer et soutenir des activités vers les résultats souhaités.

Niveau de référence : Ensemble initial de données qui établit le point de départ permettant de mesurer les changements au fil du temps. Les niveaux de référence sont essentiels pour suivre l'efficacité des activités et des programmes en vue d'atteindre les résultats souhaités (résultats, réalisations).

Programme : Ensemble de projets et d'activités connexes qui sont gérés et coordonnés en parallèle pour atteindre l'ensemble spécifique de réalisations et de résultats qui sont essentiels à la réalisation des objectifs stratégiques. Les programmes peuvent ne pas avoir de durée définie et s'étendre sur plusieurs périodes triennales.

Projet : Un projet est une entreprise temporaire unique visant à atteindre un ou plusieurs objectifs définis. La durée, la date de début et la date de fin d'un projet sont définies, sans nécessairement correspondre à une période triennale.

Réalisations : Résultat de l'achèvement d'activités et d'interventions relevant du contrôle de l'Organisation. Elles sont menées à bien grâce aux ressources fournies et dans les délais impartis.

Résultat : Changement mesurable à moyen et à long terme résultant de l'achèvement des réalisations. Ces changements contribuent à la réalisation des objectifs stratégiques par une collaboration avec les États et d'autres parties prenantes.

Annexe I : Cadre de suivi des performances

Annexe II : Plan opérationnel triennal

Figure 2 : Liens entre les composantes du Plan d'activités

PLAN STRATÉGIQUE

Vision de l'OACI - Mission de l'OACI

Chaque vol est sûr et sécurisé	L'aviation est durable sur le plan environnemental	L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous	Aucun pays laissé de côté	La Convention relative à l'aviation civile internationale et autres traités, lois et règlements permettent de relever tous les défis	Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous
--------------------------------	--	---	---------------------------	--	---

Amélioration organisationnelle continue de l'OACI

Innovation

Égalité des sexes et attraction de nouveaux talents dans l'aviation

Partenariats, mobilisation des ressources et viabilité financière

- PLANIFICATION
- BUDGÉTISATION

Résolutions de l'Assemblée de l'OACI

Décisions du Conseil

Plans mondiaux

Politiques, stratégies et cadres de haut niveau

PLAN D'ACTIVITÉS

MISE EN ŒUVRE TRIENNALE DES OBJECTIFS STRATÉGIQUES <ul style="list-style-type: none">• Résultats• Réalisations• Programmes• Activités	CATALYSEURS HAUTEMENT PRIORITAIRES <ul style="list-style-type: none">• Réalisations• Programmes• Activités	CATALYSEURS DE SOUTIEN <ul style="list-style-type: none">• Réalisations• Programmes• Activités
---	---	---

Planification à court terme

Planification à long terme

Figure 3 : Les objectifs de développement durable

- 16 PAIX, JUSTICE ET INSTITUTIONS EFFICACES
- 9 INDUSTRIE, INNOVATION ET INFRASTRUCTURE
- 13 MESURES RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES
- 17 PARTENARIATS POUR LA RÉALISATION DES OBJECTIFS
- 8 TRAVAIL DÉCENT ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE
- 4 ÉDUCATION DE QUALITÉ
- 3 BONNE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE
- 7 ÉNERGIE PROPRE ET D'UN COÛT ABORDABLE
- 12 CONSOMMATION ET PRODUCTIONS RESPONSABLES
- 11 VILLES ET COMMUNAUTÉS DURABLES
- 5 ÉGALITÉ ENTRE LES SEXES
- 15 VIE TERRESTRE
- 10 INÉGALITÉS RÉDUITES