



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Programmes de facilitation

PRÊTS POUR L'AVENIR — UN PLAN STRATÉGIQUE DE FACILITATION À LONG TERME

[Note présentée par le Royaume-Uni et l'Association du transport aérien international (IATA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La facilitation, telle qu'elle est décrite dans l'Annexe 9 — *Facilitation* à la Convention de Chicago, a une portée large et de plus en plus complexe, couvrant de nombreux domaines politiques différents et dépassant les limites de plusieurs ministères au sein d'un même État, ce qui rend la coordination des différents acteurs et la conformité aux plus de 440 normes et pratiques recommandées (SARP) particulièrement complexes.

C'est pourquoi il est proposé d'élaborer un plan stratégique de facilitation à long terme, à titre de document d'accompagnement du Plan stratégique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ce plan irait au-delà du programme de travail triennal et viserait à améliorer systématiquement la conformité aux SARP de l'Annexe 9 grâce à une initiative de hiérarchisation des priorités qui permettrait aux États de se concentrer à la fois sur les priorités actuelles et les aspirations futures.

En élaborant un plan stratégique à long terme, les États peuvent mieux coordonner leurs ressources et planifier l'avenir. À l'échelle mondiale, l'objectif serait d'améliorer le respect et l'adoption des principales SARP relatives à la facilitation, ce qui conduirait à terme à une plus grande harmonisation des nombreuses exigences réglementaires qui existent entre les juridictions, pour des voyages aériens plus prévisibles et présentant moins d'obstacles. Cela ne signifie pas que d'autres domaines de la facilitation seraient négligés, mais plutôt qu'une approche plus méthodique serait adoptée pour traiter les questions les plus urgentes.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- charger le Secrétariat de l'OACI d'aider le Groupe d'experts de la facilitation à élaborer un plan stratégique de facilitation à long terme qui donne un degré de priorité élevé à certaines SARP, afin d'améliorer la conformité à ces SARP et leur mise en œuvre harmonisée et d'éviter ainsi des désagréments ou des retards inutiles pour les aéronefs, les passagers et le fret ;
- encourager les États et les représentants du secteur à participer activement à l'élaboration du plan stratégique de facilitation à long terme en contribuant aux efforts visant à hiérarchiser les domaines d'action en matière de facilitation et à mettre en évidence les questions qui devront faire l'objet d'une attention particulière à l'avenir.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous</i> et <i>Aucun pays laissé de côté</i> .
<i>Incidences financières :</i>	<i>Aucune</i>

Références :	Plan stratégique 2026-2050 Annexe 9 — <i>Facilitation</i> Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international
--------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 « Les chapitres de l'Annexe 9 sont aussi diversifiés que la communauté aéronautique mondiale elle-même, de nombreuses parties prenantes travaillant ensemble à la réalisation de son objectif principal : simplifier et normaliser les procédures du transport aérien international. »¹

1.2 En 2024, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a célébré le 75^e anniversaire de la facilitation et de l'Annexe 9 — *Facilitation* à la Convention de Chicago. Au cours des 75 années qui ont suivi sa création, l'Annexe 9 a évolué, s'est développée et s'est diversifiée. Si son objectif reste identique — mettre en œuvre des mesures visant à éviter les retards inutiles pour les aéronefs, les passagers, les équipages et le fret —, l'Annexe 9 a dû s'adapter au fil du temps et couvre désormais un large éventail de sujets différents, avec des attributions qui dépassent le domaine de l'aviation et s'étendent aux domaines de la santé, de l'immigration, des douanes et de l'application de la loi, des organisations syndicales et bien d'autres encore.

1.3 La conformité à plus de 440 normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 constitue un exploit de coordination qui suppose la participation de multiples et diverses parties prenantes gouvernementales et réglementaires et la coopération du secteur et des groupes de consommateurs. En outre, seul un petit nombre de SARP de l'Annexe 9 fait actuellement l'objet d'un audit, en partie en raison de la grande diversité des domaines politiques couverts. Il n'est par conséquent pas surprenant que les taux de conformité à l'Annexe 9 soient relativement faibles et que les États accusent un retard par rapport à l'évolution des tendances et des technologies.

1.4 La publication du Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI incite à penser de façon plus stratégique dans toutes les disciplines de l'Organisation. La facilitation est un élément crucial pour atteindre l'objectif stratégique suivant : *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.*

1.5 Une meilleure compréhension et un meilleur respect des principes généraux de la facilitation, une conformité accrue avec les SARP de l'Annexe 9 et une attention proactive portée à l'innovation et aux meilleures pratiques seront des facteurs clés pour atteindre cet objectif stratégique. Cela peut être encouragé par l'élaboration d'un plan stratégique à long terme pour l'Annexe 9 qui porte principalement sur les domaines de la facilitation qui auront la plus grande incidence sur la fluidité des déplacements dans les aéroports et aux frontières.

2. ANALYSE

2.1 La Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international (2025) exhorte les États, l'OACI, les organisations internationales et régionales, le secteur et d'autre intervenants à : *Définir une vision d'avenir assortie de stratégies et de priorités qui tiendra compte des nouvelles tendances, des avancées technologiques et des impératifs mondiaux tels que la circulation fluide des personnes et des biens, l'inclusion et la durabilité*

¹ [A Brief History of Annex 9 – Facilitation to the Chicago Convention](#)

2.2 Un plan stratégique de facilitation, en complément du Plan stratégique de l'OACI, constituerait un outil approprié pour l'élaboration d'une vision prospective et contribuerait à lever certains des autres obstacles à la mise en œuvre et au respect des SARP nombreuses et diverses de l'Annexe 9.

2.3 Parmi les éléments importants à prendre en considération pour l'élaboration d'un plan stratégique de facilitation figurent notamment : une meilleure compréhension de la conformité aux SARP de l'Annexe 9 dans les différents États et régions ; un examen stratégique des SARP les plus étroitement liées à l'objectif de facilitation (mettre en œuvre des mesures visant à éviter les retards inutiles pour les aéronefs, les passagers, les équipages et le fret) ; la sélection méthodologique des SARP auxquelles donner un degré de priorité élevé au cours du prochain triennat et au-delà, en fonction des niveaux de conformité, des programmes d'audit et de l'incidence sur les objectifs de facilitation ; l'élaboration de plans d'action visant à améliorer la conformité aux SARP prioritaires et à garantir qu'aucun pays ne soit laissé de côté (par exemple, en associant les États à haut niveau de conformité à ceux qui nécessitent une assistance) ; la réalisation d'une analyse prospective afin de mettre en évidence les futurs défis et opportunités ; et une réflexion sur la manière d'améliorer l'examen et l'évaluation des critères de réussite.

2.4 S'il appartient au Groupe d'experts de la facilitation d'élaborer et de présenter un plan stratégique de facilitation au Conseil, les groupes de travail de l'OACI, les groupes régionaux, les États contractants et le secteur ont tous un rôle à jouer dans l'élaboration de ce plan, en contribuant aux travaux de hiérarchisation des priorités, en fournissant des exemples de bonnes pratiques et en mettant en évidence les domaines qui devront faire l'objet d'une attention particulière à l'avenir.

3. CONCLUSION

3.1 Comme indiqué dans l'introduction du Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI : *« Ce plan stratégique vient à un moment décisif pour l'aviation civile internationale. La croissance du trafic a repris et devrait s'accélérer, ce qui imposera de relever de nouveaux défis en matière de facilitation pour gérer cette croissance. Si l'OACI continue de soutenir les États membres dans leurs efforts continus pour se conformer aux normes internationales en vigueur, il est important d'anticiper le monde qui nous attend et de s'y préparer. »*

3.2 L'élaboration d'un plan stratégique de facilitation qui s'inscrit dans le cadre plus large du Plan stratégique de l'OACI aidera les États à mettre en œuvre leurs programmes de facilitation en leur fournissant une méthodologie plus systématique pour se conformer à l'Annexe 9 et réaliser les objectifs de la facilitation ; ce plan tiendra compte des défis et opportunités à venir et permettra une amélioration continue.