



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 25 : Autres questions à examiner par la Commission technique

PRISE EN COMPTE DES RISQUES LIÉS À L'ESSOR RAPIDE DU TRANSPORT DE PASSAGERS PAR MONTGOLFIÈRE

(Note présentée par le Maroc)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le transport de passagers par montgolfière connaît une croissance rapide à l'échelle mondiale, notamment dans les régions à forte attractivité touristique. Cette expansion s'accompagne de risques croissants, comme l'ont démontré plusieurs accidents survenus en 2025. Les montgolfières présentent des caractéristiques techniques particulières — absence de propulsion active, faible manœuvrabilité, forte dépendance aux conditions météorologiques — qui les rendent vulnérables aux accidents, en particulier en l'absence d'un cadre réglementaire international harmonisé. Les incidents récents mettent en évidence des causes récurrentes : incendies en vol, collisions entre montgolfières ou avec d'autres types d'aéronefs, chocs avec des obstacles comme les lignes électriques, ou encore des atterrissages d'urgence brutaux. Face à ces défis, il apparaît urgent que l'OACI élabore des lignes directrices spécifiques pour encadrer les opérations de montgolfières, et encourage les États à adopter des réglementations adaptées.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- prendre note des préoccupations de sécurité soulevées par l'expansion rapide des opérations de montgolfières.
- appuyer l'élaboration, par l'OACI, de lignes directrices définissant les exigences minimales en matière de sécurité et de gestion de l'espace aérien pour l'exploitation des montgolfières.
- encourager les États membres à intégrer ces orientations dans leurs cadres réglementaires nationaux et à partager leurs expériences en matière d'analyse des accidents, de formation des pilotes et de supervision des opérateurs.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Chaque vol est sûr et sécurisé</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités proposées dans cette note pourraient être entreprises dans le cadre des ressources existantes du budget du programme ordinaire de l'OACI ou avec des contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Annexe 2 — <i>Règles de l'air</i> Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> Annexe 11 — <i>Services de la circulation aérienne</i>

¹ Versions française et anglaise fournies par le Maroc

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien par montgolfière connaît un essor significatif, notamment dans les régions à forte attractivité touristique, avec une concentration d'activités dans certaines zones à forte densité de trafic aérien. Cette expansion pose de nouveaux défis pour les autorités de l'aviation civile, en particulier en matière de sécurité opérationnelle et d'intégration dans l'espace aérien contrôlé. Le Maroc soumet la présente note de travail afin d'attirer l'attention de l'OACI sur la nécessité urgente d'une action coordonnée de l'OACI sur cette question émergente.

2. ANALYSE

2.1 L'exploitation des montgolfières soulève des défis spécifiques en matière de sécurité aérienne, en raison de leur conception, de leur mode de navigation, et des carences qui entourent souvent leur utilisation. Leur fonctionnement sans propulsion active rend les trajectoires entièrement dépendantes des vents, ce qui rend difficile leur prévisibilité et complique leur intégration dans les schémas classiques de circulation aérienne. La plupart des montgolfières ne sont pas équipées de transpondeurs ou de moyens de communication avancés, réduisant leur visibilité pour les contrôleurs et autres usagers.

2.2 À cela s'ajoute une manœuvrabilité très limitée : en cas de situation conflictuelle, les montgolfières ne peuvent s'écarter rapidement de leur trajectoire, leur taux de montée ou de descente étant lent par rapport aux aéronefs motorisés. Elles sont également très sensibles aux conditions météorologiques, notamment aux variations de vent, aux orages et autres phénomènes atmosphériques soudains, qui peuvent compromettre la stabilité du vol et accroître les risques d'incidents.

2.3 Par ailleurs, les montgolfières ne sont généralement pas équipées de systèmes anticollisions, ce qui les rend particulièrement vulnérables dans les environnements à forte densité de trafic aérien ou lors de vols en groupe. De plus, les zones d'atterrissage ne sont généralement pas définies à l'avance, ce qui peut entraîner des conflits avec les usages du sol ou interférer avec des trajectoires aériennes existantes.

2.4 Enfin, un danger souvent sous-estimé réside dans le risque de collision avec les lignes électriques et autres obstacles. Ces infrastructures, peu visibles depuis une nacelle et non détectables sans instrumentation embarquée, représentent une menace sérieuse, notamment lors des descentes imprévues ou des atterrissages en terrain non contrôlé. Ce type de collision peut provoquer des incendies à bord, des électrocutions ou des pertes de contrôle critiques, exposant ainsi non seulement les passagers et pilotes, mais également les personnes au sol.

3. INCIDENTS ET ACCIDENTS RÉCENTS (2025)

3.1 L'année 2025 a été particulièrement marquée par une série d'incidents impliquant des montgolfières, mettant en lumière les limites actuelles en matière de sécurité et de gestion opérationnelle de cette activité. À Marrakech, au Maroc, en mars 2025, des rafales de vent soudaines ont provoqué plusieurs atterrissages d'urgence, entraînant des blessures parmi les pilotes et les passagers. En mai 2025, dans la même région, plusieurs montgolfières ont été repérées à des altitudes critiques à proximité immédiate de l'aéroport international Marrakech-Menara, posant un risque significatif pour la sécurité du trafic aérien.

3.2 En mai 2025 également, un accident tragique s’est produit à Zacatecas, au Mexique², lorsqu’une montgolfière a pris feu en vol après que la nacelle a eu été enflammée, causant la mort d’une personne. Le mois suivant, en juin 2025, un autre incident est survenu en Cappadoce, Turquie³, où un changement brutal de direction du vent a contraint une montgolfière à un atterrissage d’urgence. L’accident a coûté la vie au pilote et blessé plusieurs passagers.

3.3 Enfin, l’un des accidents les plus dramatiques de l’année a eu lieu à Praia Grande, dans l’État de Santa Catarina au Brésil⁴, en juin 2025. Une montgolfière transportant 21 personnes a pris feu en vol et s’est écrasée, faisant huit victimes. Ces événements soulignent la nécessité urgente d’un encadrement réglementaire international adapté à cette activité aérienne en pleine expansion.

4. CONCLUSION

4.1 La montgolfière constitue un mode de transport aérien unique, à faible impact environnemental, mais dont l’exploitation commerciale connaît une croissance rapide sans encadrement approprié. Les caractéristiques techniques de ces aéronefs, conjuguées à une vulnérabilité aux risques météorologiques et à l’absence d’un cadre réglementaire international spécifique, exposent les passagers, les pilotes et les autres usagers de l’espace aérien à des dangers évitables. L’OACI est invitée à jouer un rôle central en élaborant des orientations techniques adaptées, en favorisant l’échange d’informations sur les meilleures pratiques, et en soutenant les États membres dans la mise en place de réglementations nationales harmonisées pour garantir la sécurité de cette activité aéronautique en plein essor.

— FIN —

² Communiqué de l’Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) en date du 13 mai 2025

³ Communiqué de Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) en date du 15 juin 2025

⁴ Rapport préliminaire du Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) en date du 21 juin 2025