



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Programmes de facilitation

**PROPOSITIONS POUR L'AMÉLIORATION CONTINUE DE LA MISE EN ŒUVRE
DES OBLIGATIONS RELATIVES À LA FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN**

(Note présentée par le Sénégal)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail met en exergue le rôle et la place de la facilitation dans l'efficacité et la durabilité du transport aérien international. Elle met en relief les activités passées ou en cours en vue de favoriser la mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 par toutes les parties prenantes concernées.

Tenant compte de la nécessité de créer les conditions d'une « mobilité fluide, accessible et fiable pour tous » dans un contexte de prévision développement exponentiel du trafic aérien, la note présente des propositions visant à appuyer l'action de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et des autres organisations internationales et à permettre aux États et aux acteurs opérationnels de définir des objectifs stratégiques prioritaires de sorte à améliorer de manière significative la mise en œuvre effective et continue des dispositions de l'Annexe 9 – *facilitation*. Ces propositions concernent, notamment, l'adoption d'un plan mondial de facilitation à l'image du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et du Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP), le développement d'un mécanisme d'auto-évaluation volontaire de la mise en œuvre des SARP, l'organisation régulière d'une Conférence mondiale sur la Facilitation.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) reconnaître la nécessité d'améliorer de manière continue l'efficacité des mouvements transfrontaliers des avions, des passagers, des équipages et du fret, compte tenu des prévisions du trafic aérien mondial dans les années à venir ;
- b) demander à l'OACI de coordonner l'étude de faisabilité et, le cas échéant le développement d'un plan mondial de la facilitation (GFALP), à l'image du GANP, du GASP et du GASeP et définissant des domaines prioritaires globaux et des mesures spécifiques permettant d'atteindre les objectifs qui seront établis ;
- c) demander à l'OACI d'examiner la possibilité de développer un cadre standardisé pouvant permettre aux États d'assurer un monitoring permanent (autoévaluation) de la mise en œuvre effective des SARP de l'Annexe 9 par les parties prenantes au niveau de leur territoire. Ce cadre pourrait inclure, sans s'y limiter un protocole d'évaluation du niveau de la mise en œuvre, une plateforme informatisée de reporting et des éléments d'orientation pour leur utilisation ;

¹ Version française fournie par le Sénégal.

d) reconnaître la nécessité de favoriser et maintenir un engagement politique de haut niveau et, à cette fin, demander à l'OACI d'examiner la possibilité d'organiser à intervalle régulière une conférence internationale sur la facilitation (FALC) selon une périodicité (au moins tous les trois ans) qui puisse permettre d'atteindre ses objectifs et en prenant en compte les ressources disponibles.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>L'aviation assure une mobilité fiable, accessible et sans faille pour tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Budget ordinaire 2026-2028 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	<i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la facilitation</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La facilitation peut se définir comme une combinaison de mesures ainsi que de ressources humaines et matérielles visant à améliorer et optimiser les mouvements d'aéronefs, de membres d'équipage, de passagers, de marchandises, de bagages, de poste et de provisions de bord à travers les aéroports tout en assurant la sécurité, la sûreté et la conformité avec les règlements internationaux et nationaux pertinents. Elle vise à faciliter la navigation aérienne et les déplacements à travers les aéroports et les frontières.

1.2 La facilitation occupe une place importante dans la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale (1944) et joue un rôle déterminant dans l'efficacité et la durabilité du transport aérien international. Aussi, 2024 a été déclarée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Année de la Facilitation, coïncidant avec le 75^e anniversaire de l'Annexe 9 – *Facilitation*.

1.3 Conformément à son mandat, l'OACI a développé des normes et pratiques recommandées (SARP) contenues dans l'Annexe 9 à la Convention de Chicago relative à l'Aviation civile internationale et a développé plusieurs documents d'orientation visant à permettre aux États contractants de disposer de spécifications harmonisées pour une application efficiente des dispositions de ces SARP par les États contractants. L'OACI maintient à jour les SARP en s'appuyant un Groupe d'Experts de la Facilitation et différents groupes de travail. Elle a également développé plusieurs modules de formation destinés à développer les capacités des personnels impliqués dans la mise en œuvre de l'Annexe 9 pour favoriser sa mise en œuvre effective par toutes les parties prenantes concernées. Pour renforcer la sensibilisation des hauts dirigeants politiques sur la nécessité de renforcer l'efficacité des mouvements transfrontaliers des avions, des passagers, des équipages et du fret, l'OACI a organisé une Conférence internationale qui a comporté un segment ministériel et abouti à une Déclaration ministérielle relative à la Facilitation du transport aérien (*Déclaration de Doha*).

2. DISCUSSIONS

2.1 La mise en œuvre effective des SARP de l'Annexe 9 est essentielle pour faciliter le congé des aéronefs, des passagers/membres d'équipage et de leurs bagages, du fret et de la poste, ainsi que pour relever les défis que constituent les contrôles aux frontières et les processus aéroportuaires de façon à préserver l'efficacité des opérations de transport aérien,

2.2 Force est de constater que les différents rapports d'analyse des programmes universels d'audits font ressortir que le niveau mise en œuvre des SARP de l'Annexe 9 concernées est variable d'un État à un autre ou d'une région à une autre.

2.3 Les prévisions de développement du trafic aérien mondial font apparaître une croissance de plus de 170 pour cent en 2050 par rapport au trafic de 2019, soit un trafic de plus 12 milliards de passagers. Cette évolution exponentielle aura probablement un impact négatif significatif sur l'efficacité du transport aérien international si les capacités des infrastructures aéroportuaires n'évoluent pas au même rythme et si les procédures de facilitation ne sont pas améliorées pour prendre en compte la nécessité d'accélération du congé des aéronefs, des voyageurs, des équipages et du fret.

2.4 Il devient, dès lors, urgent et prioritaire de définir des stratégies pour amener l'ensemble des États contractants et de toutes les parties prenantes à prendre conscience de la nécessité de faire de la facilitation du transport aérien une priorité et de s'engager dans des efforts continus pour une amélioration constante de la mise en œuvre effective de l'ensemble des SAPR reconnues nécessaires pour l'efficacité du transport aérien. Les initiatives devraient être définies individuellement par chaque État contractant et par chaque partie prenante concernée. Cependant elles peuvent être plus efficaces si elles sont harmonisées et appuyées par des mécanismes et des actions stratégiques développées sous l'égide de l'OACI. À cette fin, l'OACI pourrait être chargée de mener les actions nécessaires, y compris des discussions dans les instances appropriées et une évaluation de la faisabilité, notamment pour l'adoption d'un plan mondial de facilitation à l'image du Plan mondial pour la sécurité (GASP), du plan mondial de navigation (GANP) et du plan mondial de sûreté (GASeP), l'organisation régulière d'une Conférence mondiale sur la Facilitation (FALC), au moins tous les trois ans, compte tenu du succès de celle organisée par l'OACI à Doha (Qatar) en avril 2025.

2.5 Le GASeP, le GASP et le GANP ont été reconnus comme étant des cadres utiles et pertinents à divers degrés pour de nombreux États membres et certaines organisations régionales pour la définition des priorités et un outil pour faire progresser la sécurité et la sûreté de l'aviation. Ils ont été utilisés pour aider à concevoir et ajuster les plans régionaux et nationaux de sécurité et de sûreté de l'aviation, pour inspirer des feuilles de route régionales et sont utilisés comme un outil de plaidoyer. Le Plan mondial pour la facilitation qui est proposé dans cette note pourrait jouer le même rôle que ces plans dans le domaine de la facilitation du transport aérien. Ce plan devrait être stratégiquement aligné avec l'objectif Stratégique de l'OACI en matière de facilitation. Il serait nécessaire d'y incorporer des actions prioritaires ainsi qu'un mécanisme souple d'évaluation et de suivi, de sorte à ne pas constituer un travail supplémentaire insupportable pour le Secrétariat de l'OACI, tout en atteignant les objectifs stratégiques visés.

2.6 Au-delà du système de notification électronique des différences (EFOD) et de la liste de contrôle de conformité (CC) liée à l'Annexe 9, le développement d'un mécanisme d'auto-évaluation volontaire de la mise en œuvre des SARP pourrait également appuyer les efforts de supervision des États contractants dans le domaine de la facilitation. En effet, un tel mécanisme devrait permettre aux États d'assurer le monitoring effectif de la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 9 par les acteurs nationaux concernés et d'assurer ainsi une amélioration continue grâce aux plans d'actions correctives évolutives qui seront établis par les acteurs (gouvernements et autres entités concernées) selon leurs capacités respectives.

2.7 Compte tenu du succès et de l'impact de la Conférence mondiale sur la Facilitation (FALC) organisée par l'OACI à Doha (Qatar) en avril 2025, la pérennisation d'un événement similaire et son organisation, au moins tous les trois ans, devrait permettre de maintenir un niveau de sensibilisation constant pour les décideurs au niveaux gouvernementaux et pourrait ainsi améliorer l'engagement politique nécessaire pour une mise en œuvre effective des SARP de l'Annexe 9.