



OACI

The background of the cover features a high-speed train, likely a Shinkansen, moving rapidly from left to right. The train is white with blue accents. The background is a blurred blue sky with white clouds. In the foreground, there are faint, semi-transparent financial charts, including a bar chart and a line graph, suggesting a focus on economic and financial aspects of aviation.

RAPPORT ANNUEL DU CONSEIL À L'ASSEMBLÉE 2024

**RAPPORT ANNUEL 2024
DU CONSEIL
À L'ASSEMBLÉE**

TABLE DES MATIÈRES

Message du Président du Conseil

1. Nouveaux enjeux de l'aviation

- 1.1 Réduction à zéro des émissions nettes d'ici 2050
- 1.2 Nouvelles sources d'énergie plus propre pour le secteur de l'aviation
- 1.3 Financement d'une énergie plus propre pour le secteur de l'aviation
- 1.4 Préparation et réponse aux crises
- 1.5 Gestion des crises sanitaires et mesures de facilitation connexes
- 1.6 Innovation
- 1.7 Mobilité aérienne avancée
- 1.8 Égalité des sexes dans le secteur de l'aviation

2. Progrès dans la réalisation des objectifs stratégiques

- 2.1 Protection de l'environnement
- 2.2 Sécurité, capacité et efficacité de la navigation aérienne
- 2.3 Sûreté et facilitation
- 2.4 Développement économique du transport aérien
- 2.5 État de droit

3. Soutien à la mise en œuvre et initiatives *Aucun pays laissé de côté*

- 3.1 Amendements aux Annexes et aux PANS, manuels et circulaires, et outils
- 3.2 Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI
- 3.3 Réalisations des groupes régionaux
- 3.4 Développement des ressources humaines
- 3.5 Soutien à la mise en œuvre
- 3.6 Partenariats avec des organismes internationaux et soutien de l'OACI au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030
- 3.7 Promotion et sensibilisation du public

4. Stratégies de soutien

- 4.1 Gouvernance et responsabilité
- 4.2 Planification stratégique
- 4.3 Gestion axée sur les résultats
- 4.4 Objectif de transformation
- 4.5 Services juridiques et relations extérieures
- 4.6 Continuité des activités et services de conférence hybrides
- 4.7 Gestion des ressources humaines
- 4.8 Déontologie

- 4.9 Supervision interne
- 4.10 Sécurité de l'information
- 4.11 Services linguistiques et multilinguisme
- 4.12 Technologies de l'information et des communications
- 4.13 Acquisitions
- 4.14 Finances

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL

La publication du présent rapport annuel du Conseil de l'OACI survient juste après la conclusion de nos célébrations du 80^e anniversaire de l'OACI – une étape importante que nous avons commémorée en décembre 2024 à Chicago, sur le lieu même où 54 pays se réunissaient pour la première fois en 1944 pour poser les bases de l'aviation civile internationale que nous connaissons aujourd'hui.

De ces moments fondateurs à la communauté actuelle constituée par nos 193 États membres, le parcours de l'OACI reflète l'extraordinaire évolution de l'aviation. Les principes établis à Chicago se sont révélés à la fois durables et adaptables, guidant la transformation de l'aviation, qui desservait 9 millions de passagers en 1945 et plus de 4,5 milliards en 2019, et soutenant la relance résiliente du secteur face à des défis mondiaux sans précédent.

Les trois rapports annuels présentés par le Conseil à la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI articulent les progrès accomplis vers la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI. Ils démontrent également, et cela est tout aussi important, comment notre travail collectif a donné naissance au nouveau Plan stratégique à long terme 2026-2050 de l'OACI. Ce Plan, qui s'appuie sur six objectifs stratégiques fondamentaux, traduit la vision d'un système aérien non seulement plus sûr et plus sécurisé, mais qui soit également durable sur le plan environnemental, qui intègre la transformation numérique et qui soit véritablement inclusif.

Qu'il s'agisse de notre engagement à atteindre l'objectif de zéro décès ou de zéro des émissions nettes de carbone d'ici 2050, de notre adhésion à l'innovation technologique, de notre ouverture à la mobilité sans faille ou de notre volonté à ne laisser aucun pays de côté, chacun de ses objectifs s'appuie sur les principes fondateurs de la Convention de Chicago tout en relevant les défis contemporains.

Ces premiers délégués se sont projetés au-delà des graves défis de leur époque pour construire un cadre pour la paix par l'aviation. Aujourd'hui, nous devons en faire de même. L'esprit de la coopération internationale qui a donné naissance à l'OACI demeure vivace dans notre travail, alors que nous nous efforçons de veiller à ce que l'ensemble de notre communauté mondiale puisse bénéficier des retombées du transport aérien.

La 42^e session de l'Assemblée constitue une occasion exceptionnelle de concrétiser les aspirations et de solidifier les fondations de l'aviation mondiale pour les décennies à venir. En approuvant et en faisant progresser le Plan stratégique à long terme de l'OACI, les délégués peuvent faire en sorte que notre Organisation relève les défis de demain avec autant de pertinence et d'efficacité qu'elle l'a fait pour ceux des 80 dernières années. Ensemble, nous pouvons réaliser le plein potentiel de l'aviation en tant que moteur du développement durable et de la connectivité mondiale pour l'ensemble de l'humanité.

Salvatore Sciacchitano
Président du Conseil de l'OACI

1. NOUVEAUX ENJEUX DE L'AVIATION

1.1 Réduction à zéro des émissions nettes d'ici 2050

1.1.1 Des progrès notables ont été accomplis en 2024 en vue de mettre en œuvre l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici 2050 pour l'aviation internationale, le Conseil de l'OACI ayant approuvé une feuille de route complète relative au cadre mondial pour les carburants d'aviation durables (SAF), les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et les énergies plus propres pour l'aviation, et ayant approuvé une feuille de route pour la mise en œuvre des recommandations de la conférence CAAF/3 et la réalisation du LTAG.

1.1.2 L'état des lieux 2024 sur le LTAG¹ a mis en évidence des progrès concrets sur le plan des technologies de réduction des émissions, tandis que le Séminaire sur les aéroports respectueux de l'environnement a lancé des approches novatrices en matière de décarbonisation des aéroports.

1.1.3 Les Séminaires régionaux sur l'environnement organisés par l'OACI dans toutes les régions ont également donné une impulsion à la mise en œuvre du LTAG.

1.1.4 Fait important, l'initiative des plans d'action nationaux de l'OACI a atteint un niveau d'engagement mondial sans précédent : 150 États, représentant plus de 99 % des tonnes-kilomètres payantes (TKP) mondiales, ont présenté des plans de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation. Cette évolution témoigne de la détermination du secteur de l'aviation à se transformer, en passant de l'une des industries dont les émissions sont les plus difficiles à réduire, à un catalyseur de l'action climatique.

1.2 Nouvelles sources d'énergie plus propre pour le secteur de l'aviation

1.2.1 La feuille de route de l'OACI a donné des résultats concrets dans l'ensemble des quatre composantes : politiques et planification, cadre réglementaire, soutien à la mise en œuvre et financement. Chaque élément a affiché des progrès mesurables jusqu'à la fin de 2024.

1.2.2 Une avancée majeure a été réalisée grâce à l'approbation par le Conseil d'une mise à jour des orientations en matière de SAF, qui a permis aux pays d'accélérer leurs programmes de carburants durables, tandis que l'approbation de nouvelles matières premières et filières de SAF et d'un nouveau programme de certification de la durabilité (SCS) a créé des cadres clairs pour l'intensification de la production de carburants durables.

1.2.3 Le Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF de l'OACI) a atteint une large portée, en rassemblant plus de 200 États et organisations dans la plus grande coalition jamais formée pour le développement de carburants d'aviation durables. Dans le cadre de cette initiative, l'OACI a dispensé une formation spécialisée, lancé des études de faisabilité, et élaboré un modèle pour faciliter l'harmonisation des études de faisabilité des SAF et un autre modèle pour réaliser des études de mise en œuvre opérationnelle des SAF.

1. Le site fait l'objet d'une migration ; plus tard le lien sera le suivant : <https://www.icao.int/events/2024-icao-ltag-stocktaking-event-aviation-co2-emissions-reductions-0>

1.2.4 Les progrès continuent d'être surveillés au moyen d'outils perfectionnés de suivi des énergies propres de l'OACI, qui fournissent des informations en temps réel sur la mise en œuvre à l'échelle mondiale.

1.3 Financement d'une énergie plus propre pour le secteur de l'aviation

1.3.1 Le passage à l'aviation durable prévu par le LTAG nécessite des investissements sans précédent – environ 3,2 billions USD pour l'intensification de la production des SAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation d'ici à 2050. Dans cette optique, l'OACI a lancé en 2024 l'initiative novatrice de pôle d'investissement financier (Finvest Hub), qui prévoit la création de nouveaux canaux d'investissement public et privé dans le domaine de la durabilité de l'aviation. Une étude complète réalisée par une tierce partie sur l'établissement d'une initiative de financement consacré au climat a aussi été lancée.

1.3.2 [L'approbation par le cadre mondial de la CAAF/3](#) de l'initiative Finvest Hub a catalysé un engagement de haut niveau dans tous les principaux centres financiers, tandis que les activités de sensibilisation stratégique du Secrétaire général lors de réunions de haut niveau tenues à Londres, Singapour, Tokyo et Washington ont permis de réunir les parties prenantes clés dans le cadre de tables rondes ciblées auxquels ont participé des entités de financement et des représentants de la chaîne de valeur des SAF.

1.3.3 Le nouveau protocole de coopération signé par l'OACI avec l'Agence internationale pour les énergies renouvelables (IRENA) créera également de nouvelles possibilités pour les SAF, les LCAF et l'élaboration de projets d'énergie plus propre.

1.4 Préparation et réponse aux crises

1.4.1 Le succès des efforts visant à mettre en place un système mondial d'aviation civile durable et résilient passe par la préparation à des catastrophes graves. Ces catastrophes peuvent survenir au niveau mondial, infrarégional ou national, souvent à des moments de vulnérabilité.

1.4.2 En 2024, l'OACI a accompli des progrès considérables sur le plan de l'élaboration d'un cadre complet et adaptable de réponse aux crises, tout en collaborant étroitement avec les États membres pour améliorer leur état de préparation opérationnelle. Ce cadre aidera les États à respecter leurs obligations au titre des annexes de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), ainsi que les exigences relatives à d'autres secteurs, comme les règlements internationaux en matière de santé. La structure de gouvernance et les stratégies de coordination du cadre ont été affinées pour guider les États dans l'élaboration, la promulgation et la mise en œuvre de plans de secours et d'urgence pertinents.

1.4.3 Le nouveau cadre renforcera les capacités de réaction des États dans un grand nombre de scénarios de crise, notamment la perturbation des services de gestion des aéroports ou du trafic aérien, les urgences sanitaires telles que les pandémies, et les crises humanitaires comme les catastrophes naturelles.

1.5 Gestion des crises sanitaires et mesures de facilitation connexes

1.5.1 Tout au long de 2024, l'OACI a continué de mettre fortement l'accent sur l'appui aux États pour la mise en œuvre des 62 recommandations du volet Facilitation issues de la [Conférence de haut niveau de l'OACI sur la COVID-19](#)² et a aidé les États à mettre en place leurs comités nationaux de facilitation du transport aérien.

1.5.2 Pour suivre systématiquement les progrès accomplis, l'OACI a mis en place un système de surveillance en ligne qui permet aux États de fournir des mises à jour en temps réel sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des recommandations de la conférence de haut niveau. Cette approche dynamique permet une évaluation continue et un appui ciblé en cas de besoin.

1.5.3 Le Conseil a donné des orientations stratégiques sur la hiérarchisation des initiatives et la résolution des problèmes de mise en œuvre, en veillant à une approche coordonnée de la gestion des crises sanitaires dans l'aviation, et a été régulièrement informé du renforcement de la coopération entre l'OACI et les équipes de santé publique pour la préparation et la réponse aux crises. Des progrès remarquables ont été accomplis en vue de renforcer les capacités et les compétences, notamment en ce qui concerne la création de nouveaux groupes de travail chargés de relever les défis nouveaux.

1.5.4 Prenant appui sur ces réalisations, les présents travaux continuent de renforcer la résilience du système de l'aviation mondiale face aux urgences de santé publique tout en facilitant des opérations de transport aérien efficaces.

1.6 Innovation

1.6.1 L'approbation par le Conseil de la feuille de route de l'OACI sur la normalisation en vue de sa mise en œuvre en 2025 établit une voie claire pour élaborer la réglementation, et répond directement à l'intention de l'Assemblée, exprimée lors de sa 41^e session, d'améliorer, de planifier, d'élaborer et de mettre en œuvre les instruments et les outils de l'OACI afin de permettre une réglementation rapide, efficace et efficiente des innovations par les États.

1.6.2 Le Conseil a entériné les recommandations faites lors de la 4^e réunion du [Forum consultatif de l'industrie, alors que la cinquième réunion du Forum](#) a ouvert de nouvelles perspectives en matière de cybersécurité, de cyberrésilience et d'innovation intégrée dans l'espace aérien.

1.6.3 De plus, lors du Salon de l'innovation de l'OACI (12-14 mars 2024), il était prévu des tables rondes d'experts transversales et dynamiques, et l'on a célébré l'ensemble des lauréats du concours de l'innovation de l'OACI.

2. Le site fait l'objet d'une migration ; à une date ultérieure le lien sera le suivant : <https://www.icao.int/events/high-level-conference-covid-19>

1.7 Mobilité aérienne avancée

1.7.1 L'année 2024 a vu la mobilité aérienne avancée (AAM) faire un bond considérable. Deux réunions du Groupe d'étude de l'AAM ont fait progresser le document sur la Vision mondiale et globale, tandis que le premier [Symposium de l'OACI sur la mobilité aérienne avancée](#) (tenu en septembre 2024 à Montréal) a réuni des experts de la planète pour examiner les avancées révolutionnaires dans les domaines des aéronefs électriques à décollage et atterrissage verticaux (eVTOL), des vertiports, de l'automatisation, des cadres de confiance et de l'intégration de l'espace aérien.

1.7.2 Le symposium a débouché sur un [appel à l'action](#) décisif, s'articulant autour de trois piliers : compréhension de l'AAM, construction de l'écosystème de l'AAM, et gouvernance et réglementation de l'AAM.

1.7.3 Enfin, la Conférence sur la navigation aérienne a approuvé, à sa quatorzième réunion, l'approche intégrée de l'OACI en matière d'AAM, d'exploitation des UAS et d'UTM, et a souligné l'importance cruciale d'une harmonisation à l'échelle mondiale. La recommandation de la conférence selon laquelle l'élaboration de normes et de pratiques recommandées (SARP) devrait suivre l'évaluation de l'écosystème contribuera à garantir des progrès mesurés.

1.8 Égalité des sexes dans le secteur de l'aviation

1.8.1 Le Programme OACI pour l'égalité des sexes a pris de l'ampleur en 2024, en mettant en œuvre la résolution A41-26 de l'Assemblée au moyen de mesures concrètes. S'appuyant sur l'[appel à l'action](#), du Sommet mondial sur l'égalité des sexes en aviation, qui a été adopté lors de sa deuxième réunion, l'OACI a coordonné des efforts novateurs visant à améliorer la collecte de données sur le genre et à resserrer les partenariats stratégiques.

1.8.2 Le lancement du Programme des ambassadeurs mondiaux marque un nouveau chapitre dans la promotion de l'égalité des sexes, de la diversité et de l'inclusion dans l'aviation. Le Réseau mondial des coordonnateurs pour les questions relatives à l'égalité des sexes de l'OACI a réuni plus de 100 représentants étatiques, et a créé une communauté active pour la diffusion et la promotion du savoir.

1.8.3 L'OACI a également entamé une collaboration avec l'ONU Femmes afin de doter les États de nouvelles capacités d'analyse des données relatives à l'égalité des sexes.

2. PROGRÈS DANS LA RÉALISATION DES OBJECTIFS STRATÉGIQUES

2.1 Protection de l'environnement

2.1.1 Parmi les réalisations de l'OACI les plus marquantes sur le plan environnemental en 2024, on peut citer le fait que le nombre d'États participant volontairement au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) a atteint 129 à partir du 1^{er} janvier 2025. Le Registre central CORSIA a connu un succès sans précédent, en affichant une couverture de la déclaration des émissions de CO₂ de 99 %, et la publication de l'Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT) du CORSIA de 2024, ce qui a renforcé davantage ce cadre.

2.1.2 Des progrès importants ont aussi été accomplis grâce à l'approbation par le Conseil de [quatre autres programmes pour les unités d'émissions admissibles du CORSIA](#) durant la première phase (2024-2026), ce qui porte le total à six programmes approuvés, tandis que sept nouvelles matières premières et filières SAF et un programme de certification de la durabilité ont été approuvés, ce qui a élargi les options en matière de production et de certification des carburants d'aviation durables.

2.1.3 Le Groupe directeur du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) est parvenu à un consensus sur la méthode de suivi et de compte rendu des objectifs ambitieux à long terme. Il a aussi apprécié l'avancement des travaux sur l'Analyse de l'approche duale de la rigueur des normes relatives au bruit et aux émissions de CO₂ destinée à orienter les recommandations fondées sur des données concernant les nouvelles normes potentielles en matière de bruit et d'émissions de CO₂. Enfin, le CAEP a examiné l'état d'avancement des activités aéroportuaires et opérationnelles, avec la parution de la nouvelle publication électronique de l'OACI relative aux « plastiques à usage unique » dans la collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement.

Coopération avec les Nations Unies

2.1.4 L'OACI a renforcé sa position en matière d'action mondiale pour le climat en nouant des partenariats stratégiques avec l'Organisation maritime internationale (OMI), la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), l'IRENA, l'Agence internationale de l'énergie (AIE), le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et la Banque mondiale.

2.1.5 En particulier, la participation active de l'OACI à la COP29 de la CCNUCC a mis en exergue les progrès de l'aviation sur le plan climatique sous la forme de déclarations et d'actions de sensibilisation percutantes, tandis que les accords de la COP29 au titre de l'article 6 ont renforcé l'intégrité environnementale du CORSIA en empêchant le double comptage. L'OACI a par ailleurs maintenu une surveillance rigoureuse des nouvelles discussions sur le financement climatique tout en préconisant un traitement équitable de l'aviation internationale.

2.1.6 Enfin, l'OACI a aussi suivi les discussions du Comité intergouvernemental de négociation (CNI) du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), dont l'objectif est d'élaborer un instrument international juridiquement contraignant sur la pollution plastique, le thème des plastiques ayant été abordé lors du Séminaire de l'OACI sur les aéroports respectueux de l'environnement de 2024.

2.2 Sécurité, capacité et efficacité de la navigation aérienne

2.2.1 L'année 2024 a été importante pour les normes de sécurité et d'efficacité de l'aviation, le Conseil ayant adopté 17 amendements concernant 11 différentes Annexes. L'intégration des règlements relatifs aux systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS) dans l'Annexe 6 (Exploitation technique des aéronefs) a constitué une réalisation notable, et représente une étape décisive dans la prise en compte des technologies aéronautiques nouvelles.

2.2.2 L'OACI a aussi renforcé la sécurité de l'aviation grâce à des initiatives multiples, notamment la publication du plan d'action mondial pour la prévention des incursions sur piste (GAPPRI). Des progrès considérables ont été accomplis dans le domaine de la météorologie aéronautique, notamment l'amélioration des protocoles de notification des cendres volcaniques, l'amélioration de l'évaluation des risques de turbulence en mettant l'accent sur la turbulence en air clair (CAT), et le renforcement du soutien technique aux mesures de sécurité en matière de météorologie de l'espace.

2.2.3 L'organisation a pris des mesures décisives pour relever les défis nouveaux, en s'attachant à protéger les fréquences pour la sécurité de l'aviation et à coordonner les réponses globales aux menaces de brouillage du système mondial de navigation par satellite (GNSS). Elle a notamment facilité la collaboration entre les différentes parties prenantes pour élaborer et mettre en œuvre des stratégies efficaces d'atténuation des risques pour la sûreté de l'aviation civile.

2.2.4 Des recommandations importantes ont aussi été formulées lors de la [14^e Conférence de navigation aérienne](#)³, y compris la transition vers les services de vol et de flux de trafic aérien – information pour un environnement collaboratif (FF-ICE) et l'abandon du plan de vol 2012 de l'OACI d'ici à 2034.

2.3. Sûreté et facilitation

Sûreté et cybersécurité

2.3.1 L'année 2024 a marqué cinq décennies de normes mondiales de sûreté de l'aviation au titre de l'Annexe 17, événement qui a été célébré lors de la 35^e réunion du Groupe d'experts AVSEC et de la [Semaine de la sûreté](#)⁴ de l'OACI, à Mascate (Oman).

2.3.2 La déclaration historique de Mascate sur la sûreté de l'aviation et la cybersécurité a été adoptée par les États membres lors de la Semaine de la sûreté de l'OACI. Cette déclaration a renforcé la collaboration continue entre l'OACI et le Bureau de lutte contre le terrorisme de l'ONU, en particulier dans des domaines essentiels comme le Programme de lutte contre les déplacements des terroristes, la modélisation de l'évaluation des menaces et la protection des cibles vulnérables.

2.3.3 Cette année d'anniversaire a aussi été marquée par des avancées importantes au niveau du cadre mondial de sûreté, soulignées par la publication de la [deuxième édition du Plan mondial pour la sûreté de l'aviation \(GASeP\) \[Doc 10118\]](#). Une journée spéciale de promotion et de sensibilisation autour

3. Le site fait l'objet d'une migration ; à une date ultérieure le lien sera le suivant :

<https://www.icao.int/events/fourteenth-air-navigation-conference-conf14>

4. Le site fait l'objet d'une migration ; à une date ultérieure le lien sera le suivant : <https://www.icao.int/events/icao-security-week-2024>

du GAsEP, organisée conjointement avec l'Autorité générale de l'aviation civile des Émirats arabes unis, a contribué à favoriser une concertation plus approfondie avec les parties prenantes en matière de renforcement de la sûreté de l'aviation.

2.3.4 Dans le domaine de la cybersécurité, l'OACI a accompli des progrès sans précédent grâce aux travaux du Comité ad hoc de coordination de la cybersécurité (AHCCC), qui a fait de la cybersécurité une priorité transversale à l'échelle des domaines techniques. Le Groupe d'experts du cadre de confiance (TFP) et le Groupe d'experts de la cybersécurité (CYSECP) ont travaillé de concert à l'avancement des normes de cyberrésilience, en étroite coordination avec les groupes d'experts techniques des communications, de la gestion de l'information et des systèmes de navigation.

2.3.5 La publication d'orientations complètes sur le partage de cyberinformations a constitué une réalisation importante, complétée par une analyse approfondie des insuffisances des normes et pratiques recommandées (SARP) en matière de cybersécurité. L'OACI a aussi démontré son engagement en faveur d'une mise en œuvre mondiale au moyen de programmes de formation spécialisés et de séminaires régionaux, en commençant par un lancement réussi dans les régions de l'Afrique orientale et australe (ESAF) et de l'Afrique occidentale et centrale (WACAF).

Facilitation

2.3.6 L'Année de la facilitation a permis d'accomplir des progrès notables dans les domaines de la gestion des frontières, de la coopération internationale et de la sécurité des documents de voyage.

2.3.7 La coopération internationale a atteint de nouveaux sommets grâce à une série de rencontres à fort impact, notamment le sommet et le forum mondiaux sur la facilitation, le Colloque de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles et le Symposium conjoint OACI/ACI/IATA sur l'accessibilité en aviation civile internationale. Le Symposium TRIP de l'OACI organisé à Montréal et complété par des ateliers régionaux tenus à Fidji et dans la WACAF, ainsi que par un atelier mondial à Xi'an (Chine), a également facilité l'échange de connaissances essentielles entre les États membres.

2.3.8 S'agissant de la gestion des frontières, l'OACI a renforcé la mise en œuvre de l'Annexe 9 grâce à une formation et à des orientations complètes, tandis que le Comité de contact OMD/IATA/OACI a approuvé les orientations novatrices et interactives de 2024 sur les pratiques optimales en matière de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV). La feuille de route TRIP de l'OACI a fait l'objet d'une révision stratégique destinée à intégrer l'Amendement n° 29 à l'Annexe 9, et à renforcer le cadre de conformité des documents de voyage.

2.3.9 Le programme du Répertoire des clés publiques (RCP) de l'OACI a accueilli son 100^e participant, tout en achevant la procédure d'appel d'offres pour un nouveau système dont la mise en œuvre est prévue en 2026. La participation du secteur privé à la sûreté de l'aviation a continué de croître, 49 entreprises utilisant désormais les données du RCP dans leurs services, ce qui démontre l'influence grandissante du programme dans l'industrie.

2.4 Développement économique du transport aérien

2.4.1 La modernisation de la réglementation du transport aérien international a pris un élan considérable en 2024, guidée par la [Vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international](#). Le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien a accompli des progrès considérables sur trois fronts essentiels : l'élaboration d'une convention multilatérale sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes, la mise à jour du modèle d'accord sur les services aériens et l'amélioration du cadre de mise en œuvre de l'article 15 de la Convention de Chicago.

2.4.2 La politique de gestion des infrastructures a connu une avancée majeure suite à la publication de la dixième édition de la Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (Doc 9082). Par l'intermédiaire du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports et du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne, l'OACI a abordé des défis nouveaux liés au financement des fonctions de supervision et à l'établissement de mécanismes de recouvrement des coûts applicables aux nouveaux arrivants, en particulier les systèmes d'aéronef non habité (UAS).

2.4.3 Ces résultats ont été complétés par des mises à jour continues du recueil mondial des politiques de concurrence et de la base de données des règlements relatifs à la protection des consommateurs, ce qui a rendu plus transparente la gouvernance du transport aérien international.

2.4.4 Dans le domaine des données et des analyses relatives à l'aviation, l'OACI a considérablement renforcé ses capacités numériques grâce à des tableaux de bord modernisés de visualisation des mégadonnées, qui fournissent aux États membres des outils perfectionnés de planification et de mise en œuvre de la relance. Le Groupe de travail sur la compétitivité de l'aviation (ACWG) a mis au point un indice complet pour mesurer la capacité des États à optimiser la valeur de leur secteur du transport aérien. Simultanément, le Groupe de travail multidisciplinaire sur les prévisions de trafic à long terme (MDWG-LTF) a fourni des prévisions actualisées par l'intermédiaire des tableaux de bord d'analyse des données sur l'aviation de l'OACI qui sont accessibles à tous les États membres.

2.4.5 L'OACI a renforcé son appui aux États membres au moyen d'activités ciblées mettant l'accent sur l'amélioration de la compétitivité, de l'efficacité économique et de la productivité. Cet effort a porté principalement sur l'élargissement de l'accès aux statistiques et méthodologies normalisées, tout en promouvant l'application pratique des prévisions de trafic et des outils analytiques de l'OACI visant à soutenir la mise en œuvre. Cette approche intégrée a favorisé une prise de décision et une planification stratégique plus éclairées dans l'ensemble de la communauté mondiale de l'aviation.

2.5 État de droit

À sa 39^e session, le Comité juridique a franchi des étapes importantes en mettant la dernière main au Règlement pour la solution des différends et en élargissant son programme de travail pour relever deux défis nouveaux : l'examen du rôle de la Commission technique internationale des explosifs et l'adoption de lois de protection des données.

Une Équipe spéciale sur l'article 12 a accompli des progrès importants sur les études de mise en œuvre, tandis que le Groupe d'étude du Secrétariat sur les questions juridiques liées aux aéronefs sans pilote a fait avancer des travaux essentiels sur la responsabilité, la sûreté et l'application de la Convention de Chicago aux vols sans pilote.

La promotion ciblée des instruments du droit aérien par l'OACI lors des réunions régionales des DGAC a donné des résultats concrets. En décembre 2024, le nombre de ratifications de traités avait augmenté considérablement, notamment en ce qui concerne la Convention de Montréal de 1999 qui avait atteint 140 parties, ce qui a renforcé le cadre juridique de l'aviation mondiale.

2.5.1 Solution des différends

Brésil et États-Unis (2016)

Les discussions se poursuivent entre les parties.

Requête A : Qatar et Bahreïn, Égypte, Arabie saoudite et Émirats arabes unis (2017)

Requête B : Qatar et Bahreïn, Égypte et Émirats arabes unis (2017)

Ces deux affaires sont restées pendantes contre Bahreïn et les Émirats arabes unis.

Australie et Royaume des Pays-Bas et Fédération de Russie (2022)

Lors de la quatrième réunion de sa 231^e session (15 mars 2024), le Conseil a décidé de procéder à un examen préliminaire de l'affaire conformément à l'article 6, alinéa 2, du *Règlement pour la solution des différends*.

Le Conseil a entamé l'examen préliminaire de l'affaire lors de sa 232^e session et a confirmé sa décision de le poursuivre, malgré la décision unilatérale de la Fédération de Russie de mettre fin à sa participation.

Lors de la cinquième réunion de sa 233^e session (1^{er} novembre 2024), le Conseil a pris acte, avec regret, de la décision de la Fédération de Russie de ne pas participer aux audiences ni de répondre aux questions qui en découleraient. Le Conseil a décidé de convoquer une audience supplémentaire au cours de sa 234^e session pour permettre aux parties de résumer leurs arguments de fait et de droit.

Fédération de Russie et 37 États membres (2023)

Au 7 juin 2024, les 37 défendeurs avaient tous présenté des exposés des exceptions préliminaires.

Le 27 décembre 2024, la Fédération de Russie a déposé une réplique aux exposés des exceptions préliminaires présentées par les 37 défendeurs.

Canada, Suède, Royaume-Uni et Ukraine et Iran (République islamique d') (2024)

Le 8 janvier 2024, les gouvernements du Canada, de la Suède, du Royaume-Uni et de l'Ukraine ont présenté une requête et un mémoire pour le règlement d'un différend en vertu de l'article 84 de la Convention de Chicago et du *Règlement pour la solution des différends* nommant l'Iran (République islamique d') comme défendeur.

La requête indique qu'« en utilisant des armes contre un aéronef civil – le vol PS752 – le 8 janvier 2020, le défendeur a manqué à l'obligation figurant dans l'article 3 bis de la Convention de Chicago qui interdit l'utilisation d'armes contre les aéronefs civils en vol ».

Le 4 juin 2024, le défendeur a présenté un exposé des exceptions préliminaires. D'autres mémoires ont été déposés par la suite : Réplique à l'exposé des exceptions préliminaires par les demandeurs (26 juillet 2024) ; et Duplique à la réplique par le défendeur (29 août 2024).

Le 1^{er} novembre 2024, le Conseil a décidé que l'examen des exceptions préliminaires aurait lieu au cours de la 234^e session.

Venezuela (République bolivarienne du) et Argentine (2024)

Le 2 avril 2024, le Venezuela (République bolivarienne du) a présenté une requête et un mémoire en vue du règlement d'un différend en vertu de l'article 84 de la Convention de Chicago, des annexes pertinentes et du *Règlement pour la solution des différends* nommant l'Argentine comme défendeur. Selon la requête et le mémoire, depuis le 8 juin 2022, l'Argentine a commis des infractions à plusieurs articles de la Convention de Chicago.

Le demandeur prétend en outre que lesdites infractions s'inscrivent dans le contexte des contretemps subis par des vols non réguliers portant les numéros ESU 9217 et 9218 exploités par Empresa de Transporte Aereocargo del Sur S. A. EMTRASUR.

Le 22 juillet 2024, le défendeur a présenté un exposé des exceptions. L'Organisation n'a pas reçu d'observations écrites de la part du demandeur en réponse à l'exposé des exceptions préliminaires du défendeur. Le 1^{er} novembre 2024, le Conseil a décidé que l'examen des exceptions préliminaires aurait lieu au cours de la 234^e session.

2.5.2 Faits nouveaux concernant les traités

Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques)

Le 7 février 2024, le Conseil a été informé qu'Aviareto Limited, le Conservateur du Registre international des garanties portant sur les actifs mobiles (matériels d'équipement aéronautiques), avait fermé le système de communication sécurisé pour la relance après la COVID-19 (TCF) le 5 décembre 2023, faute d'utilisateurs actifs sur sa plate-forme au cours de l'année de son fonctionnement.

Le mandat triennal des membres de la CESAIR étant échu au 1^{er} juillet 2024, le Conseil a nommé 14 nouveaux membres désignés par l'Arabie saoudite, le Brésil, le Cameroun, le Canada, la Chine, les Émirats arabes unis, les États-Unis, la Fédération de Russie, l'Inde, l'Irlande, le Kenya, l'Oman, la République-Unie de Tanzanie et Singapour.

Le 30 octobre 2024, lors de la quatrième réunion de sa 233^e session, le Conseil a approuvé la proposition du Conservateur d'augmenter les frais d'utilisation du Registre international, l'Appendice « Structure tarifaire » des Règles de procédure de ce dernier devant être modifié en conséquence (avec effet au 1^{er} janvier 2025).

Au 1^{er} janvier 2025, les instruments du Cap comptaient 85 parties.

Révision des limites de responsabilité établies en vertu de la Convention de Montréal de 1999

Les limites de responsabilité établies en vertu de la Convention de Montréal de 1999 sont soumises à un mécanisme de révision périodique intégrée prévu à l'article 24, qui empêche que leur valeur ne s'érode au fil du temps sous l'effet de l'inflation. L'OACI, en sa qualité de dépositaire de cette Convention, a donc procédé à la quatrième révision des limites de responsabilité.

Ces limites sont exprimées en droits de tirage spéciaux (DTS). À la lumière des données obtenues du Fonds monétaire international, entité chargée d'administrer le DTS, il a été conclu que le seuil d'ajustement à la hausse des limites fixé par la Convention avait été atteint. Le facteur d'ajustement déterminé s'établissait à 17,9 %. Les États parties ont été informés, par la lettre LE 3/38.1-IND/24/8 du 16 octobre 2024, que les limites révisées prendraient effet à compter du 28 décembre 2024 pour tous les États parties à l'instrument.

3. **SOUTIEN À LA MISE EN ŒUVRE ET INITIATIVES *AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ***

3.1 Amendements aux Annexes et aux PANS, manuels et circulaires, et outils

3.1.1 Amendements des Annexes et des PANS adoptés/approuvés en 2024

- o **Annexe 1 – *Licences du personnel*, Amendement n° 179**
(Lettre aux États AN 12/1.1.28-24/28)

L'Amendement n° 179 porte sur la définition d'un plan de vol à l'appui de la mise en œuvre initiale des services de vol et de flux de trafic aérien – information pour un environnement collaboratif (FF-ICE), et sur les règles générales concernant les licences pour l'exploitation internationale de systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) dans l'espace aérien contrôlé et aux aérodromes, à compter du 26 novembre 2026.

- o **Annexe 2 – *Règles de l'air*, Amendement n° 48 (Lettre aux États AN 13/1.1-24/29)**

L'Amendement n° 48 concerne des définitions relatives aux plans de vol et au dépôt de plans de vol, et les permis relatifs à l'exploitation internationale de systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) dans l'espace aérien contrôlé et aux aérodromes, à compter du 26 novembre 2026.

- o **Annexe 3 – *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale*, Amendement n° 81 (Lettre aux États AN 10/1.1-24/33)**

L'Amendement n° 81 concerne la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) et la sécurité de l'information.

- o **Annexe 4 – *Cartes aéronautiques*, Amendement n° 62**
(Lettre aux États AN 9/1.6-24/30)

L'Amendement n° 60 concerne l'indication des spécifications et des précisions de navigation sur les cartes et les recommandations concernant les zones où les avions à extrémités d'aile repliables peuvent être exploités en sécurité lorsque les extrémités d'aile sont dépliées.

- o **Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs***
Partie 1 – *Aviation de transport commercial international – Avions*, Amendement n° 49
(Lettre aux États AN 11/1.3.36-24/34)
Partie 2 – *Aviation générale internationale – Avions*, Amendement n° 41
(Lettre aux États AN 11/6.3.34-24/35)
Partie 3 – *Vols internationaux d'hélicoptères*, Amendement n° 25
(Lettre aux États AN 11/32.3.17-24/36)
Partie 4 – *Vols internationaux – Systèmes d'aéronefs télépilotés*, première édition
(Lettre aux États AN 11/61.1-24/37)

Ces amendements concernent :

- a) les programmes d'analyse des données de vol (FDAP) (Annexe 6, partie 1) ;
- b) les définitions relatives aux plans de vol et à la mise en œuvre initiale des services de vol et de flux de trafic aérien – information pour un environnement collaboratif (FF-ICE) (Annexe 6, parties 1, 2 et 3) ;
- c) des dispositions relatives à l'exploitation internationale de systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS) dans l'espace aérien contrôlé et aux aéroports (Annexe 6, partie 4 – applicable à compter du 26 novembre 2026).
- o **Annexe 8 – *Navigabilité des aéronefs*, Amendement n° 110**
(Lettre aux États AN 3/5.15-24/38)

L'Amendement n° 110 concerne l'exploitation internationale de systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS) dans l'espace aérien contrôlé et aux aéroports (applicable à compter du 26 novembre 2026).

- o **Annexe 10 – *Télécommunications aéronautiques***
Volume II – *Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne*, Amendement n° 93
(Lettre aux États AN 7/63.2.4-24/24)
Volume III – *Systèmes de télécommunication*, Amendement n° 92
(Lettre aux États AN 7/64.2.3-24/25)

Ces amendements concernent :

- a) les services de vol et de flux de trafic aérien – information pour un environnement collaboratif (FF-ICE) (Annexe 10, volume II) ;
- b) la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) et la sécurité de l'information (Annexe 10, volumes II et III) ;
- c) les adresses d'aéronef à 24 bits (Annexe 10, volume III).
- o **Annexe 11 – *Services de la circulation aérienne*, Amendement n° 53**
(Lettre aux États AN 13/13.1-24/31)

L'Amendement n° 53 concerne le Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) et les définitions s'appliquant aux services de vol et de flux de trafic aérien – information pour un environnement collaboratif (FF-ICE).

- o **Annexe 12 – *Recherches et sauvetage*, Amendement n° 19**
(Lettre aux États AN 15/1.4-24/23)

L'Amendement n° 19 concerne le Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) ; la réactivité des opérations de recherche et de sauvetage (SAR), la sécurité du personnel SAR sur les

lieux d'accidents, l'exécution d'exercices ; et les procédures à suivre en cas d'interception d'un message de détresse, à compter du 26 novembre 2026.

- o **Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, Amendement n° 19 (Lettre aux États AN 6/1.1-24/26)**

L'Amendement n° 19 concerne la communication de renseignements d'enquête ; les données et informations du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) ; la publication des rapports finaux ; la période de consultation des rapports finaux ; et des dispositions relatives aux enquêtes sur des accidents concernant des aéronefs non habités, à compter du 26 novembre 2026.

- o **Annexe 15 – *Services d'information aéronautique*, Amendement n° 43 (Lettre aux États AN 2/2.8-24/40)**

L'Amendement n° 43 concerne la méthode de formation et d'évaluation fondées sur la compétence (CBTA) ; les modifications rédactionnelles ; la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) et la sécurité de l'information.

Doc 4444, *Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien*, Amendement n° 12 (Lettre aux États AN 13/2.1-24/41)

L'Amendement n° 12 concerne les minimums de séparation temporelle en fonction de la turbulence ; les minimums de séparation fondés sur des systèmes de surveillance ATS ; les services de la circulation aérienne à distance et les procédures spéciales en cas de mauvais temps imprévu en vol ; et la mise en œuvre initiale des services de vol et de flux de trafic aérien – information pour un environnement collaboratif (FF-ICE).

Doc 8168, *Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des aéronefs*

(Lettre aux États AN 11/19.1, AN 11/19.2, AN 11/19.10 – 24/45)

Volume I – *Procédures de vol*, Amendement n° 11

Volume II – *Construction des procédures de vol à vue et de vol aux instruments*, Amendement n° 10

Volume III – *Procédures d'exploitation technique des aéronefs*, Amendement n° 3

Les Amendements n°s 11, 10 et 3 des PANS-OPS, volumes I, II et III respectivement, concernent l'indication des spécifications et des précisions de navigation sur les cartes, les procédures de vol aux instruments (IFP) pour l'exploitation PBN d'hélicoptères, et les altitudes des procédures aux instruments ; et les amendements corrélatifs résultant d'une exploitation en mode mixte, pour des dispositions contenant les termes « plan de vol » et « planification des vols ».

Doc 8400, *Procédures pour les services de navigation aérienne – Abréviations et codes de l'OACI*, Amendement n° 34 (Lettre aux États AN 2/12-24/46)

L'Amendement n° 34 porte sur la mise en œuvre initiale des services de vol et de flux de trafic aérien – information pour un environnement collaboratif (FF-ICE) ; et sur le code de NOTAM concernant les vols de deltaplane et de parapente.

Doc 10066, *Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion de l'information aéronautique*, Amendement n° 3 (Lettre aux États AN 2/33.1-24/42)

L'Amendement n° 3 concerne les aéronefs équipés d'extrémités d'aile repliables, la méthode de formation et d'évaluation fondées sur la compétence (CBTA), l'uniformité des données figurant dans de multiples produits d'information aéronautique, les modifications rédactionnelles, et la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) ; la mise en œuvre initiale des services de vol et de flux de trafic aérien – information pour un environnement collaboratif (FF-ICE) ; et l'indication des spécifications et des précisions de navigation sur les cartes.

Doc 10199, *Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion de l'information*, première édition (Lettre aux États AN 2/36.1-24/39)

La première édition des PANS-IM porte sur la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) et la sécurité de l'information.

Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284), édition 2025-2026

Cette nouvelle édition des Instructions techniques renforce la sécurité, s'attaque aux difficultés signalées par les États et l'industrie dans leur application, tient compte du transport de nouvelles marchandises et facilite le transport en toute sécurité des marchandises dangereuses entre le transport aérien et d'autres modes de transport.

3.1.2 Manuels et circulaires (y compris les versions préliminaires, non édités)

Cir 349, *Lignes directrices pour la mise en œuvre des minimums de séparation latérale*

Cir 360, *Orientations sur les mesures de sauvegarde pour protéger les radioaltimètres d'éventuels brouillages préjudiciables*

Cir 361, *Rapport d'étude sur l'automatisation*

Cir 363, *Lignes directrices sur le renforcement de la résilience des opérations en cabine*

Doc 7910, *Indicateurs d'emplacement*, édition n° 191

Doc 7910, *Indicateurs d'emplacement*, édition n° 192

Doc 7910, *Indicateurs d'emplacement*, édition n° 193

Doc 7910, *Indicateurs d'emplacement*, édition n° 194

Doc 8126, *Manuel des services d'information aéronautique*, édition n° 7 (2022), Amendement n° 1

Doc 8585, *Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques*, édition n° 207

Doc 8585, *Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques*, édition n° 208

Doc 8585, *Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques*, édition n° 209

Doc 8585, *Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques*, édition n° 210

Doc 8643, *Indicatifs de types d'aéronefs*, édition n° 52

Doc 9184, *Manuel de planification d'aéroport, partie 1 – Planification générale*, édition n° 3 (2023), rectificatif n° 1 (en français, arabe, chinois et russe seulement)

Doc 9284, *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, édition 2025-2026

Doc 9284, *Supplément aux Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, édition 2025-2026

Doc 9365, *Manuel d'exploitation tous temps*, édition n° 5

Doc 9481, *Éléments indicatifs sur les interventions d'urgence en cas d'incidents d'aviation concernant des marchandises dangereuses*, édition 2025-2026

Doc 9756, *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*

Partie II, *Procédures et listes de vérification*, édition n° 2

Partie III, *Enquêtes*, édition n° 2

Partie IV, *Communication des résultats*, édition n° 3 (2020), Amendement n° 1

Doc 9880, *Technical Specifications for ATN using ISO/OSI Standards and Protocols* (Anglais seulement)
[Spécifications techniques détaillées du réseau de télécommunications aéronautiques (ATN) fondé sur les normes et protocoles OSI de l'ISO]

Partie I, *Air-Ground Applications* (Applications air-sol), édition n° 3

Partie II, *Ground-Ground Applications - Air Traffic Services Message Handling Services (ATSMHS)* [Applications sol-sol – Services de messagerie des services de la circulation aérienne (ATSMHS)], édition n° 3

Partie III, *Upper Layer Communications Service (ULCS) and Internet Communications Service (ICS)* [Service de communication des couches supérieures (ULCS) et Service de communication interréseau (ICS)], édition n° 3

Partie IV, *Directory Services, Security and Systems Management* (Services d'annuaire et enregistrement des identifiants), édition n° 3

Doc 9992, *Manuel sur l'utilisation de la navigation fondée sur les performances (PBN) dans la conception de l'espace aérien*, édition n° 1, Amendement n° 1

Doc 9997, *Manuel d'autorisation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PNB)*, édition n° 3

Doc 10193, *Manuel sur la supervision efficace de la sécurité des opérations en cabine*, édition n° 1

Doc 10197, *Test Design Guidelines Handbook on the Design of Tests for the ICAO Language Proficiency Requirements (Anglais seulement) Lignes directrices pour la conception des tests : Manuel sur la conception de tests pour les exigences de l'OACI en matière de compétences linguistiques*, édition n° 1

Doc 10203, *Manuel sur la mise en œuvre de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM)*, édition n° 1

Doc 10205, *Manuel sur les dangers des lieux d'accidents d'aviation*, édition n° 1

Doc 10206, *Manuel sur la formation aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, édition n° 1

Doc 10209, *Rapport de la quatorzième Conférence de navigation aérienne*

3.1.3 Outils

Module de hiérarchisation des États en vue de l'USOAP

Module permettant de hiérarchiser et de sélectionner les États pour les activités de l'USOAP en tenant compte de l'indice de priorité, des reports, des informations de sécurité reçues des parties prenantes, de l'équilibre régional, etc.

Système de gestion des Annexes de l'OACI

Accès aux Annexes et aux SARP sous forme de données structurées au moyen d'une interface conviviale, qui prend en charge divers langues et types de documents, dont les Annexes, les Procédures pour les services de navigation aérienne et les éléments indicatifs de l'OACI.

Analyse des données

Conformément aux tendances en matière de prise de décision fondée sur les données, une amélioration de la perspective d'analyse des données a été mise en œuvre pour corroborer le contenu des présentations, des rapports et d'autres documents. De plus, une série de tableaux de bord Power BI a été mise au point pour soutenir en interne la gestion des performances.

3.2 Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI

Activités et constatations de l'USOAP et de l'USAP – Méthode de surveillance continue (CMA) de 2024

Composante du programme	USOAP-CMA	USAP-CMA
Total des activités	26	35
Audits réalisés	15	31
Missions de validation	5	1
Ateliers	5	3
Autres activités	1 MIR*, 2 validations hors site	-
Cours de formation	4 cours de préparation à l'audit	1 cours de formation d'auditeurs
Nouvelles préoccupations relevées	2 SSC	5 SSeC
Préoccupations résolues	2 SSC	-
Total des préoccupations non résolues	9 SSC dans 6 États	24 SSeC dans 11 États
Activités reportées	3 audits	12 reports**

*MIR : demande d'information obligatoire

**16 demandes de report reçues, 4 reprogrammées en 2024

3.2.1 Les deux programmes de surveillance ont connu des évolutions importantes au cours de 2024. Le programme USOAP-CMA a mis en œuvre avec succès 18 recommandations du Groupe consultatif ad hoc et a fait progresser l'intégration de l'évaluation de la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (SSPIA) aux activités classiques. Le programme a également accompli des progrès sur le plan de l'élaboration de la politique de gestion des données du cadre en ligne. Les neuf préoccupations de sécurité non résolues concernent l'exploitation technique des aéronefs, la navigabilité et les services de navigation aérienne

3.2.2 S'agissant de la supervision de la sûreté, le programme USAP-CMA a débuté l'année par des modifications de son indicateur de conformité, qui améliorent la mesure du respect par les États des normes de l'Annexe 17 et des normes de l'Annexe 9 relatives à la sûreté. La capacité de formation d'auditeurs du programme a été renforcée grâce au concours de l'Autorité de l'aviation civile des Fidji.

3.3 Réalisations des groupes régionaux

3.3.1 Les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) ont consolidé leur coordination des initiatives en matière de sécurité et de navigation aérienne grâce à une prise de décision fondée sur les données et à une meilleure gestion des indicateurs de performance clés (IPC). Cette approche systématique a garanti l'alignement des plans nationaux et régionaux sur les cadres mondiaux, en particulier le plan mondial de navigation aérienne (GANP) et le plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

3.3.2 Ces groupes ont réalisé des améliorations tangibles dans trois domaines clés, comme suit :

3.3.3 Renforcement de la sécurité. Les équipes régionales de sécurité ont collaboré à des initiatives de sécurité des pistes, à la certification des aéroports et à des projets d'amélioration de la sécurité. Grâce à des ateliers ciblés et à des activités de renforcement des capacités, elles ont élaboré des procédures harmonisées et suivi la mise en œuvre des priorités dans toutes les régions.

3.3.4 Navigation aérienne. Les groupes se sont attachés à remédier aux déficiences et à effectuer les mises à niveau prioritaires par blocs du système de l'aviation (ASBU). Ils ont notamment élaboré des éléments indicatifs régionaux, des bulletins techniques et des vidéos d'instruction pour appuyer la mise en œuvre.

3.3.5 Sureté et facilitation. Avec l'appui des bureaux régionaux, les groupes AVSEC/FAL ont concentré leurs efforts sur les défis nouveaux, notamment la cybersécurité et la préparation aux urgences de santé publique. Ils ont aidé les États à établir des comités de facilitation et à améliorer le respect des normes et pratiques recommandées (SARP), et ont directement contribué à l'amélioration des résultats de l'USAP-CMA et à l'avancement des priorités du plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP).

3.3.6 La collaboration interrégionale et les partenariats sectoriels sont restés au cœur de ces réalisations, facilitant l'échange d'informations et les initiatives communes. Cette approche coordonnée s'est avérée particulièrement efficace pour relever des défis complexes et multirégionaux tout en favorisant une mise en œuvre cohérente des normes mondiales.

3.4 Développement des ressources humaines

Performance du Programme TRAINAIR PLUS en 2024

États membres participants	80
Organismes de formation et partenaires	132
Évaluations d'organisations réalisées	40
Nouveaux cours de formation élaborés	43
Participants aux cours	15 200

Formation à la sûreté de l'aviation en 2024

	Nombre d'événements	Participants	États bénéficiaires
Formation mondiale parrainée par l'OACI	39	605	103
Activités de formation supplémentaires	108	1 595	85

Bourses et formation spécialisée en 2024

Type de programme	Participants
Attribution de bourses (Programme destiné aux pays en développement)	875 (418)
Formation du personnel de l'aviation civile (coopération technique)	5 919
Formation des fournisseurs d'équipement	778

Initiative « Les femmes dans l'aviation »

3.4.1 Le programme « Libérer l'excellence de l'aviation : 193 États membres pour l'autonomisation des femmes », financé par l'Autorité générale de l'aviation civile des Émirats arabes unis, a soutenu 123 professionnelles issues de 86 États membres. L'OACI a continué à promouvoir l'égalité des sexes en réduisant de 10 % les frais d'inscription des femmes à tous les cours en apprentissage libre ou dispensés par des instructeurs tout au long de 2024.

Prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP)

3.4.2 L'OACI a redynamisé son programme NGAP en 2024 en adoptant une stratégie globale visant à relever les défis mondiaux liés à la main-d'œuvre. Cette stratégie, publiée sur le site web de l'OACI, fournit un cadre pour attirer, former et retenir les professionnels de l'aviation tout en soutenant les objectifs de développement durable 4 (éducation de qualité), 5 (égalité entre les sexes) et 8 (travail décent et croissance économique) de l'ONU.

3.4.3 Au nombre des initiatives clés de 2024 figurent la collaboration avec l'Autorité générale de l'aviation civile (GACA) (Arabie saoudite) et l'Association du transport aérien international (IATA) pour un événement organisé en marge du sommet de l'ONU et axé sur les jeunes, le partenariat avec le Groupe d'experts sur l'aviation et l'espace aérien à l'échelle mondiale (GAAST) dans le domaine de l'innovation en matière de main-d'œuvre, et le lancement d'un cours de mentorat en collaboration avec EUROCONTROL. L'OACI a également mis au point le programme de formation aux Compétences générales essentielles pour l'aviation de la prochaine génération afin de répondre aux besoins nouveaux en matière de perfectionnement professionnel.

3.5 Soutien à la mise en œuvre

3.5.1 En 2024, l'OACI s'est employée à déterminer, à coordonner et à fournir un appui à la mise en œuvre dans le cadre de l'approche « Unité d'action de l'OACI », guidée par la [Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI](#).

Le renforcement des capacités d'analyse des données et de prévision a été au centre des préoccupations en 2024, des séminaires ayant été organisés à Paris par l'intermédiaire du Bureau régional de l'OACI et à Riyad en coopération avec l'Autorité générale de l'aviation civile d'Arabie saoudite. L'OACI a aussi répondu aux besoins croissants des États en matière d'aviation et d'intelligence artificielle en coopérant avec l'Autorité turque de l'aviation civile à l'occasion de son événement inaugural « AI in the Sky » (l'IA dans le ciel).

Le troisième Symposium mondial OACI sur le soutien à la mise en œuvre (GISS 2024) a été un événement particulièrement marquant, qui a attiré 900 participants issus de 90 États. Accueilli par l'Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) à Punta Cana, il a mis en lumière les dernières activités de soutien à la mise en œuvre de l'OACI et les efforts de collaboration visant à promouvoir la résilience, l'innovation, la durabilité et les solutions opérationnelles dans le domaine de l'aviation.

3.5.2 Le Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre de 2024 a atteint un montant de 77,5 millions USD, financé comme suit :

- 99 % par les gouvernements bénéficiaires
- 1 % par les contributions des fonds volontaires de l'OACI, du budget ordinaire et des sources de financement externes
- 112 projets et 11 trousseaux de mise en œuvre (iPack) ont été réalisés dans 140 pays.

Deux projets ont été menés par l'entremise du [Programme OACI des volontaires de l'aviation \(IPAV\)](#).

Région	Coopération technique	Assistance technique	iPack	Mise en œuvre totale (en millions USD)
Afrique	27	8	4	3,1
Amériques	40	4	3	63,1
Asie et Pacifique	15	3	0	2,3
Europe	3	1	3	0,8
Moyen-Orient	10	1	1	8,2
Total	95	17	11	77,5

Des résumés pertinents figurent dans le [Récapitulatif des projets de la Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre](#).

3.5.3 L'OACI a géré 1 240 fonctionnaires en poste :

- 589 experts et consultants internationaux des services extérieurs recrutés et affectés
- 651 agents de projets nationaux recrutés pour les administrations de l'aviation civile
- 67 experts et consultants internationaux des services extérieurs poursuivant leur service dans le cadre de projets en cours

Activités des acquisitions

3.5.4 Les équipements et services de l'aviation civile acquis pour les projets des services extérieurs se sont élevés à 41,7 millions USD, ce qui représente un total de 216 commandes et contrats de sous-traitance émis en 2024.

Gestion financière

3.5.5 Le Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) sert à financer le coût intégral de l'administration du programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre de l'OACI.

- Recettes totales : 19,8 millions CAD
- Dépenses totales : 11,0 millions CAD
- Recettes par rapport aux dépenses : 8,8 millions CAD
- Excédent accumulé au 31 décembre 2024 : 20,0 millions CAD

3.5.6 Un plan de mise en œuvre de la mobilisation des ressources a été approuvé par le Secrétaire général, le montant cible de la collecte de fonds étant de 10,5 millions CAD en 2024 au profit des activités non financées par le Plan d'activités, des objectifs de transformation et de l'appui à la mise en œuvre.

- Contributions volontaires des États membres : 13,4 millions CAD
- Autres sources (institutions financières internationales, secteur privé, organismes des Nations Unies et organisations internationales et régionales) : 2,5 millions CAD
- Valeur du personnel fourni à titre gracieux : 9,5 millions CAD

3.5.7 Les contributions reçues des États membres et d'autres sources comprennent des contributions :

- au Fonds de sécurité de l'OACI 1,2 million CAD
- au Fonds pour la sûreté et la facilitation de l'aviation : 3,1 millions CAD
- au Fonds pour l'environnement : 2,1 millions CAD
- au Fonds de renforcement des capacités et de mise en œuvre : 1,1 million CAD
- et à d'autres fonds : 8,5 millions CAD

3.6 Partenariats avec des organismes internationaux et soutien de l'OACI au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030

3.6.1 L'OACI continue de renforcer ses partenariats mondiaux à l'appui du développement durable de l'aviation et des objectifs du Programme 2030 des Nations Unies.

3.6.2 L'élargissement de la coopération entre l'UE et l'OACI grâce à de nouveaux accords sur le renforcement des capacités et la surveillance de la sûreté de l'aviation, officialisés lors de la 8^e réunion du Comité conjoint, a été une réalisation particulièrement importante.

3.6.3 Par ailleurs, l'OACI a modernisé sa Politique sur les interactions avec des parties externes afin d'améliorer l'efficacité de son engagement, en établissant des processus rationalisés et des procédures de vigilance vigoureuses, qui seront appuyés par des orientations détaillées en matière de mise en œuvre.

3.7 Promotion et sensibilisation du public

3.7.1 Les célébrations du 80^e anniversaire de l'OACI ont donné une excellente occasion de mettre en lumière l'impact durable de l'Organisation sur l'aviation mondiale, en établissant un lien entre les réalisations historiques et les aspirations futures.

3.7.2 Les activités de sensibilisation ont mis l'accent sur le plan stratégique à long terme 2026-2050 de l'OACI, et en particulier sur les objectifs de zéro décès et de zéro émission. Ce dernier a été appuyé par des campagnes concernant la mise en œuvre du LTAG de l'OACI, la participation à la COP29 et l'adoption de la Déclaration de Delhi.

3.7.3 Un axe parallèle de sensibilisation a porté principalement sur l'avancement de la gouvernance de l'aviation mondiale grâce à des campagnes de ratification de traités, l'accent étant mis sur l'importance cruciale de cadres internationaux normalisés. Cet effort a complété la mission plus large de l'OACI consistant à consolider le régime juridique de l'aviation civile internationale.

3.7.4 La campagne de sensibilisation du public avait pour point d'ancrage un événement commémoratif tenu à Chicago et la réouverture du musée de l'OACI à Montréal.

3.7.5 La solidité de la réputation de l'OACI en tant que chef de file mondial du développement et de l'innovation dans le domaine de l'aviation a été renforcée davantage par des communications transparentes sur les questions d'intégrité.

3.7.6 Les dialogues réguliers avec les donateurs ont renforcé les efforts de mobilisation des ressources, et trois séances couronnées de succès en 2024 ont jeté les bases d'une concertation élargie en marge des grands événements de l'OACI prévus en 2025.

3.7.7 Dans le cadre des initiatives de sensibilisation, l'accent a été mis sur la satisfaction des besoins critiques de l'aviation, notamment en élaborant l'analyse des besoins en aviation des pays en développement sans littoral (PDSSL), qui est née d'une proposition d'événement parallèle à la troisième conférence des Nations Unies sur les PDSSL. Ce cadre d'analyse complet vise à rassembler des éléments probants, à recenser les lacunes dans la mise en œuvre et à formuler des recommandations pratiques pour faire progresser l'aviation dans les pays en développement sans littoral.

4. STRATÉGIES DE SOUTIEN

4.1 Gouvernance et responsabilité

4.1.1 L'Organisation a accompli des progrès considérables en vue de consolider ses mécanismes de responsabilité en 2024. À la suite de l'approbation du Cadre de responsabilisation par le Conseil lors de sa 232^e session, la phase 2 d'opérationnalisation a débuté et a ouvert la voie à des réformes globales comprenant de nouveaux mécanismes de gouvernance interne, un cadre de délégation de pouvoirs et des indicateurs de performance pour les huit piliers de la responsabilité.

4.1.2 Les capacités de gestion des risques ont été considérablement renforcées, la gestion des risques institutionnels ayant été transférée au Bureau des finances en avril 2024. Une réalisation notable a été l'obtention de la mention « efficace » pour la Déclaration relative au contrôle interne, la première du genre attribuée par le Bureau du contrôle interne. L'Organisation s'est intégralement conformée aux critères de référence du Corps commun d'inspection en matière de gestion des risques institutionnels, et a atteint le niveau 3 – « mise en place » – du modèle de maturité des risques de l'ONU.

4.1.3 Parmi les améliorations pratiques, on peut citer l'élaboration d'une déclaration d'assurance numérique de la direction pour l'évaluation systématique des contrôles internes dans l'ensemble des directions et bureaux. La gestion des risques des bureaux régionaux a été rationalisée grâce à un registre consolidé des défis communs. À l'appui de ces initiatives, quatre modules de formation complets ont été élaborés et mis en œuvre à l'intention de la direction et du personnel.

4.1.4 Ces évolutions témoignent de l'engagement de l'OACI en faveur de pratiques solides de gouvernance et de gestion des risques, et établissent une base solide pour l'efficacité et la transparence organisationnelles.

4.2 Planification stratégique

4.2.1 L'adoption du plan stratégique 2026-2050 de l'OACI par le Conseil le 1^{er} novembre 2024 a marqué l'aboutissement d'un processus complet de planification de deux ans lancé après la 41^e Assemblée. Il s'agit d'un document fondamental qui permet aux parties prenantes de l'aviation de tous les États membres et du secteur d'aligner leurs programmes sur les priorités à long terme de l'OACI.

4.2.2 Cette adoption fait suite à la création par le Conseil, en mars 2024, d'un groupe consultatif spécial chargé d'aider le Secrétaire général à traduire les prescriptions de l'Assemblée et les contributions du secteur en orientations stratégiques concrètes.

4.2.3 De plus, le Conseil a élaboré des résultats et des produits clés pour un Plan d'activités triennal couvrant la période 2026-2028. Ce plan fournit le cadre des discussions sur le budget et le programme de travail jusqu'à la 42^e Assemblée, et garantit un alignement pratique sur les objectifs plus larges et les catalyseurs décrits dans le plan stratégique 2026-2050. Cette approche intégrée de la planification stratégique renforce la détermination de l'OACI à jouer un rôle moteur efficace et réactif dans le développement de l'aviation mondiale.

4.3 Gestion axée sur les résultats

4.3.1 Le Conseil a approuvé en principe les résultats, les produits et les indicateurs de performance clés du plan d'activités 2026-2028. Le plan intègre les principes de la gestion axée sur les résultats afin de garantir l'efficacité et la responsabilité dans la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI.

4.3.2 Le plan opérationnel triennal, qui comprend des projets et des activités classés par ordre de priorité, a été achevé. La mise en œuvre de la feuille de route de la gestion axée sur les résultats, qui intègre un cadre de gestion du changement, continue de faire progresser la transformation organisationnelle.

4.4 Objectif de transformation

4.4.1 L'objectif de transformation est entré dans sa deuxième année et sa mise en œuvre a connu une accélération dans l'ensemble des programmes et projets. Le portefeuille reste en bonne voie d'achèvement et respecte les cibles en matière tant de calendrier que de budget.

4.4.2 Le Plan d'activités 2026-2028 intègre une stratégie renforcée en matière de gestion fondée sur les résultats, et comprend des scénarios de budget ordinaire élaborés grâce à la budgétisation base zéro à l'appui du plan stratégique 2026-2050 approuvé par le Conseil.

4.4.3 Plusieurs initiatives clés ont fait progresser la transformation des ressources humaines et de la culture. Un bilan complet de la culture a guidé l'élaboration d'un nouveau plan directeur pour la culture organisationnelle. L'instauration du cadre de mobilité des talents a créé de nouveaux parcours de carrière, complétés par un programme de mentorat. Le cadre déontologique s'est enraciné plus profondément dans l'organisation, soutenu par la nomination d'un ombudsman.

4.4.4 La transformation numérique a renforcé les capacités organisationnelles en améliorant le système de planification des ressources de l'organisation et l'infrastructure de sécurité de l'information. De nouveaux outils numériques ont stimulé la collaboration et la gestion des données, notamment l'outil Performance, suivi et rapports institutionnels. L'achèvement de la feuille de route sur la sécurité de l'information a mis l'OACI en position de recevoir la certification ISO 27001.

4.4.5 Le développement organisationnel a progressé avec la nouvelle Politique de recouvrement des coûts et le nouveau dispositif d'application du principe de responsabilité, qui renforcent tous deux la gouvernance opérationnelle. Un nouveau cadre de gestion des processus opérationnels améliore les pratiques de gestion du savoir, tandis que le modèle organisationnel stratégique, désormais disponible en ligne, continue d'évoluer.

4.5 Services juridiques et relations extérieures

Renforcement de l'administration de la justice

4.5.1 L'OACI est en train de procéder à un changement important en passant de sa Commission de recours interne au Tribunal du contentieux administratif des Nations Unies (UNDT). Ce changement nécessite des modifications du Code du personnel et des Règles administratives de l'OACI aux fins d'alignement sur les exigences de l'UNDT. En vertu du nouvel accord, l'OACI verse une contribution de

14 153 USD pour le règlement des litiges par l'UNDT. Il est prévu d'offrir aux employés l'accès au Bureau d'aide juridique au personnel des Nations Unies, sous réserve d'une allocation budgétaire.

Forum des conseillers juridiques en aviation civile

4.5.2 Le troisième Forum des conseillers juridiques en aviation civile, qui s'est tenu à Londres, a rassemblé 175 experts juridiques issus de 54 États et de 6 organisations internationales. Le Forum, qui marquait le 80^e anniversaire de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), s'est penché sur les défis nouveaux dans le domaine du droit international de l'aviation. Parmi les sujets clés figuraient la durabilité, l'intelligence artificielle, l'application de la réglementation en matière de sécurité et l'utilisation des informations de sécurité dans les procédures judiciaires. Le Forum a aussi examiné la facilitation du transport aérien, le financement des aéronefs dans le cadre des instruments du Cap et les possibilités de perfectionnement offertes aux professionnels de l'aviation de la prochaine génération.

Développement du droit aérien mondial

4.5.3 Le cours sur le droit aérien international a élargi sa portée en 2024, et s'est offert en 22 sessions à 250 participants provenant de toutes les régions de l'OACI. Un nouveau cours spécialisé sur la responsabilité et l'assurance en matière d'aviation a été lancé en juin 2024, et permettra de renforcer les compétences des professionnels de l'aviation dans le domaine de la gestion des risques. De plus, l'OACI a organisé un atelier sur les traités de droit aérien international, auquel ont assisté 30 participants de 20 États membres.

Séminaire juridique de l'OACI

4.5.4 Le séminaire juridique 2024 de l'OACI, organisé par le Ministère de l'aménagement du territoire, des infrastructures et des transports de la République de Corée, a attiré 752 participants issus de 78 États, qui y ont assisté en personne ou par voie de retransmission en direct. Le séminaire a abordé des questions essentielles, notamment :

- Les cadres de sécurité et de sûreté de l'aviation
- Les fonctions de soutien des organisations régionales de supervision de la sécurité
- La protection des données dans le cadre du transport international
- Le comportement des passagers indisciplinés selon le Protocole de Montréal de 2014
- Les procédures de règlement des différends prévues par la Convention de Chicago
- Les étapes juridiques de la facilitation du transport aérien

4.5.5 Un forum de haut niveau concomitant a réuni des ministres et des décideurs politiques qui ont examiné les stratégies de développement durable de l'aviation, tandis qu'une séance spéciale a permis aux jeunes professionnels de participer à des débats juridiques d'actualité dans le domaine de l'aviation.

4.6 Continuité des activités et services de conférence hybrides

La continuité opérationnelle des activités a été maintenue en 2024 sur la base des documents de politique et de planification approuvés, et des services de conférence complets et de grande qualité ainsi que du soutien connexe ont été fournis aux États membres. L'infrastructure technique d'un centre de

diffusion a été installée, ce qui permet de tenir jusqu'à trois réunions hybrides simultanées dans le Centre de conférences de l'OACI.

4.7 Gestion des ressources humaines

4.7.1 En octobre 2024, le Secrétariat de l'OACI comptait 639 fonctionnaires, dont 353 dans la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur, représentant 90 nationalités, et 286 dans la catégorie des services généraux.

4.7.2 Le Secrétariat a accueilli 81 personnes détachées de 23 pays, dont 68 personnes à titre gracieux et 13 postes financés par des fonds fiduciaires.

Équité

4.7.3 La représentation féminine dans les catégories professionnelles et supérieures a augmenté à 36,8 % (contre 35,5 % en 2023), les femmes occupant 61,5 % de ces postes en 2024 (contre 50 % en 2023).

4.7.4 Parmi les 193 États membres, 87 étaient représentés à des postes soumis à la représentation géographique équitable (RGE) et 37 à un niveau souhaitable, tandis que 21 étaient sous-représentés et 29 dépassaient le niveau cible.

4.8 Déontologie

Services de conseil

4.8.1 Le Bureau de la déontologie a reçu 235 demandes d'avis et de conseils, dont 125 classées « Particulier » (questions de nature plus personnelle), 102 classées « Direction » (questions posées par un membre du personnel de l'OACI en sa qualité officielle) et 8 classées « Externe » (questions venant de l'extérieur de l'OACI).

Élaboration de normes et appui aux politiques

4.8.2 En 2024, le Bureau de la déontologie a apporté sa contribution à 48 questions normatives et de politique (dont 5 avaient été proactivement soumises d'office par le même Bureau de la déontologie) sur un éventail de sujets. Le Bureau a aussi participé activement à la révision de la Politique sur les interactions avec des parties externes, des règlements financiers et des lignes directrices du programme de stages de l'OACI. Il a par ailleurs formulé des conseils stratégiques sur la création du Groupe consultatif interservices, un organe composé de bureaux indépendants de haut niveau qui vise à faciliter l'échange d'informations et à favoriser la prévention des conflits et des comportements abusifs en milieu de travail, en fournissant des conseils ciblés au Secrétaire général et à la haute direction.

Protection contre les représailles

4.8.3 Le Conseiller en déontologie a reçu une demande officielle de protection contre les représailles et, après avoir examiné l'affaire, a conclu que la plainte du membre du personnel ne portait pas à première vue sur un cas de représailles. Par la suite, le personnel en question a saisi le Bureau

de la déontologie des Nations Unies (UNEO) d'une demande d'examen indépendant de la décision conformément au cadre de déontologie de l'OACI. À l'issue de son propre examen de l'affaire, l'UNEO a recommandé au Secrétaire général le renvoi de la question pour enquête. Au cours de la période visée par le présent rapport, l'UNEO a aussi effectué un examen indépendant séparé d'un cas évalué par le Conseiller en déontologie de l'OACI en 2023, a confirmé la conclusion selon laquelle il ne s'agissait pas à première vue d'un cas de représailles, et l'affaire a été classée.

Formation, sensibilisation et information

4.8.4 En 2024, le Bureau de la déontologie a élaboré et lancé trois cours de déontologie en ligne, à savoir Déontologie et intégrité, Protection contre les représailles à l'OACI pour les gestionnaires et superviseurs, et Sensibilisation à la lutte contre la fraude et la corruption à l'OACI.

4.8.5 En 2024, le dialogue en cascade annuel de l'OACI a été lancé et le thème – Activités extérieures : quelle conduite adopter – portait essentiellement sur l'importance de veiller à ce que la participation du personnel de l'OACI à des activités et à des associations extérieures n'entraîne pas de conflits d'intérêts ou de risques pour la réputation de l'OACI.

4.8.6 Au cours de la période visée par le présent rapport, le Bureau de la déontologie a continué à publier des messages mensuels de sensibilisation à la déontologie et d'autres communications portant sur les principes, les valeurs et les attentes liées aux normes de conduite de l'OACI. Il a également distribué aux gestionnaires et au personnel des affiches thématiques, des dépliants, des feuillets d'information et des articles promotionnels portant sur les mêmes sujets. Le Conseiller en déontologie s'est rendu dans les bureaux régionaux NACC et EUR/NAT et a tenu des rencontres introductives avec des Représentants d'États au Conseil nouvellement nommés. Il a aussi continué à participer activement aux travaux du Réseau Déontologie des organisations multilatérales.

4.8.7 Enfin, en collaboration avec le Bureau du contrôle interne et la Direction de l'administration et des services (spécialiste du droit administratif, de politique et des questions disciplinaires), le Bureau de la déontologie a organisé la première campagne de sensibilisation de l'OACI à la lutte contre la fraude et la corruption, qui comprenait notamment le lancement d'un cours de formation ad hoc, l'observation de la Journée internationale de la lutte contre la corruption, la publication de messages ciblés et la fourniture d'articles promotionnels au personnel de l'OACI, et la sensibilisation des parties prenantes concernées, comme les fournisseurs, les vendeurs, les partenaires commerciaux et les parraineurs.

Programme de déclaration de situation financière (FDP)

4.8.8 En 2024, le Bureau de la déontologie a lancé, administré et mené à bien le FDP de 2024, qui a enregistré un taux de conformité de 100 % des membres du personnel admissibles, y compris le Président du Conseil et le Secrétaire général. Au besoin, les participants ont été contactés et informés des mesures d'atténuation appropriées, et à la conclusion de l'opération, aucun cas de conflit d'intérêts n'a dû être signalé pour suite à donner. Le Bureau de la déontologie a également classé de façon confidentielle tous les documents reçus et a présenté au Secrétaire général un rapport spécial contenant des informations pertinentes sur la conformité, des données statistiques sur les déclarations produites et les mesures passées en revue.

4.9 Supervision interne

4.9.1 Le Bureau de contrôle interne (OIO) a mené à bien 12 missions consistant en 6 audits, 4 évaluations et 2 services de conseil. Parmi les réalisations clés figuraient la première mission combinée d'audit et d'évaluation de l'OIO, le premier audit de Déclaration relative au contrôle interne portant la mention « efficace », et la réalisation fructueuse de l'évaluation externe de la qualité confirmant la conformité de l'OIO aux normes de l'Institut des auditeurs internes (IIA). Les rapports de l'OIO contenaient 82 recommandations, le taux d'acceptation par la direction s'élevant à 96 %.

4.9.2 L'OIO a continué de soutenir l'organisation en fournissant des services de conseil sur des initiatives hautement prioritaires telles que le portefeuille relatif aux objectifs de transformation et le cadre de gestion des risques institutionnels. Le service d'évaluation a élaboré une stratégie d'évaluation pour améliorer sa proposition de valeur et a réalisé une méta-synthèse des évaluations des bureaux régionaux afin de cerner les problèmes systémiques.

4.9.3 Les activités d'enquête ont porté principalement sur des allégations d'inconduite, de fraude et d'autres actes répréhensibles.

4.9.4 En 2024, l'OIO a reçu 42 nouvelles plaintes, a réalisé 15 évaluations et enquêtes préliminaires, et a classé 38 affaires. L'OIO a aussi lancé un nouveau système de gestion des dossiers pour améliorer l'efficacité et renforcer les capacités de signalement.

4.10 Sécurité de l'information

4.10.1 Grâce à la mise en œuvre de la feuille de route sur la sécurité de l'information, l'OACI a renforcé son dispositif de sécurité en 2024. Au nombre des réalisations clés, on peut citer l'achèvement des évaluations de la vulnérabilité, le renforcement des capacités de surveillance de la sécurité et la mise en œuvre de nouveaux contrôles de sécurité. Le bureau a par ailleurs organisé régulièrement des séances de formation en matière de sensibilisation à la sécurité et des simulations d'hameçonnage à l'intention de l'ensemble du personnel.

4.10.2 Les progrès accomplis en vue d'obtenir la certification ISO 27001 se sont poursuivis, la documentation et les processus requis ayant été achevés. Les incidents de sécurité ont diminué de 30 % par rapport à 2023, preuve de l'efficacité des contrôles mis en œuvre. Le bureau a également noué de nouveaux partenariats avec des organismes de sécurité du secteur de l'aviation afin d'améliorer l'échange de renseignements sur les menaces.

4.11 Services linguistiques et multilinguisme

Nombre de mots traduits : 9,75 millions

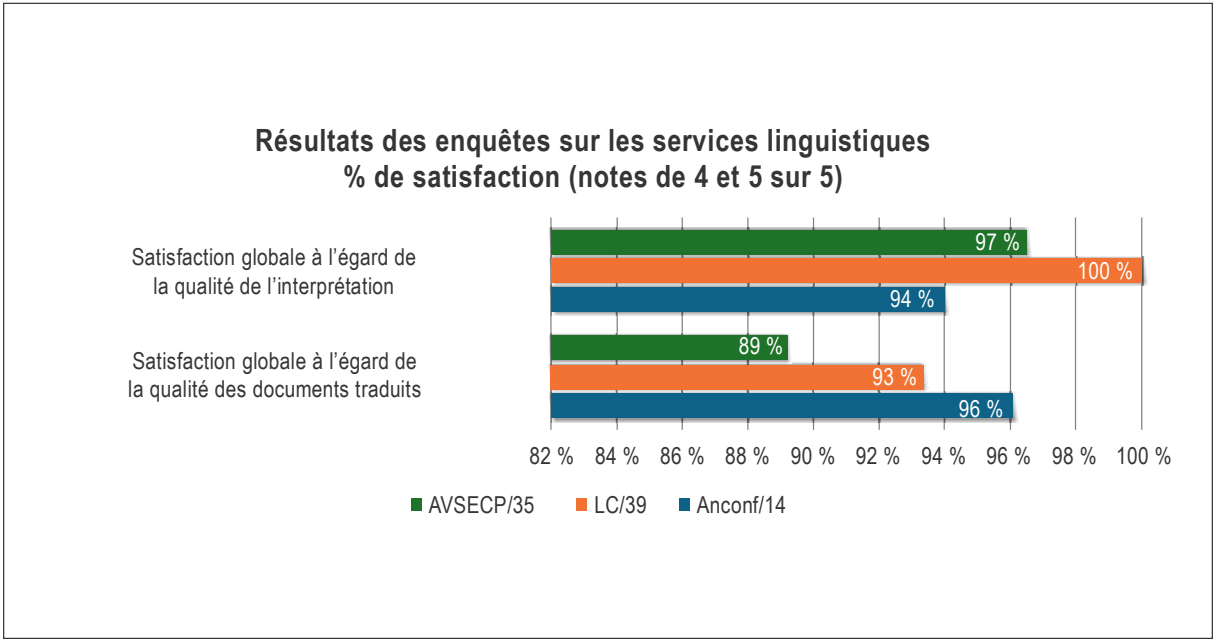
Nombre de mots prévus au budget : 7,7 millions

Séances interprétées : 930 (contre 1 042 séances en 2023)

Publications destinées à la vente et nouvelles éditions publiées : 70

L'OACI a renforcé ses capacités en matière de multilinguisme en 2024 en mettant en œuvre une suite complète d'outils de services linguistiques. Le nouvel écosystème numérique comprend eAPG qui rationalise la gestion de l'interprétation, UNTERM qui favorise la normalisation de la terminologie,

gDoc 2.0 qui permet une gestion efficace du flux de travail et du référentiel de documents, et eLuna, une plate-forme de traduction avancée qui exploite les technologies de traduction automatique MS Translator et DeepL.



4.12 Technologies de l’information et des communications

4.12.1 Le paysage numérique de l’OACI a continué d’évoluer rapidement en 2024. L’Organisation a renforcé la gouvernance des TIC au moyen de nouveaux processus de contrôle du changement et a classé 25 recommandations d’audit. Conformément à la stratégie TIC de l’OACI, la mise en œuvre de l’architecture en nuage a progressé considérablement, en ce qui concerne notamment les migrations de l’intranet, les applications (Gestionnaire d’accords d’atelier, Dataplus, Inscription aux événements) et un système auxiliaire moderne.

4.12.2 La résilience de l’infrastructure est restée forte, à 99,9 %, et une seule interruption de service a été enregistrée. Les capacités du réseau ont été améliorées au siège et dans les bureaux régionaux de Bangkok, de Nairobi et du Caire. La modernisation a consisté notamment à lancer une nouvelle version de l’application des indicatifs à trois lettres et indicatifs téléphoniques, ainsi qu’à mettre à jour beaucoup d’autres applications.

4.12.3 Le projet de planification des ressources organisationnelles et de module de gestion des dossiers de projets (ERP/PPM Quantum) a publié ses premières versions, en présentant le nouveau module Quantum Learning destiné à remplacer l’ancienne plate-forme d’apprentissage et à améliorer l’expérience de l’utilisateur. Le module Quantum Recruitment a remplacé les systèmes précédents et a facilité l’intégration des données avec les ressources humaines et les finances/la budgétisation. La Quantum Budget Solution a éliminé les feuilles de calcul manuelles et les approbations par courrier électronique.

4.12.4 Le nouveau portail de gestion des services (UNall) centralise l'accès aux services et garantit la transparence des processus. Un entrepôt moderne de données institutionnelles en nuage a été mis en place et permet d'établir des rapports de façon plus rapide et plus complète aux fins de prise de décision et d'analyse. Le système gDoc 2.0 précité a été lancé.

4.12.5 Les améliorations apportées à la gestion des documents et des normes et pratiques recommandées (SARP) comprennent le système intégré de gestion de l'accès pour les membres de la Commission de navigation aérienne, l'amélioration des recherches de documents dans le portail sécurisé et un premier projet pilote d'intelligence artificielle pour les travaux relatifs aux SARP.

4.13 Acquisitions

Les dépenses liées aux acquisitions institutionnelles ont connu une augmentation continue en 2024, en raison des initiatives de transformation numérique de l'OACI. La planification des acquisitions à chaque étape de passation des marchés a été améliorée, ce qui a permis à l'organisation de respecter les délais de son programme.

4.14 Finances

Performance du budget ordinaire de 2024

4.14.1 La performance budgétaire de 2024, en millions CAD, est résumée comme suit :

	Crédits		Dépenses et engagements	Écarts
<i>Objectif stratégique/ Stratégie de soutien</i>	<i>Résolution d'origine de l'Assemblée A41-28</i>	<i>Révisés finaux</i>	<i>Chiffres réels au taux de change du budget</i>	<i>Crédits révisés finaux et chiffres réels</i>
Sécurité	34,2	38,4	37,4	1,0
Capacité et efficacité de la navigation aérienne	22,2	24,7	23,0	1,7
Sûreté et facilitation	15,5	17,3	16,7	0,6
Développement économique du transport aérien	5,1	6,0	5,8	0,3
Protection de l'environnement	7,0	8,7	7,9	0,9
Total partiel	84,0	95,1	90,7	4,4
Objectif de transformation	4,6	11,4	11,4	0,1
Soutien aux objectifs stratégiques	14,4	15,8	15,8	0,0
Gestion et administration	14,7	21,6	21,2	0,4
Total partiel	33,7	48,9	48,4	0,5
Total	117,7	143,9	139,1	4,9

Contributions à recevoir

4.14.2 Les contributions à recevoir sont résumées comme suit :

Tableau. Contributions à recevoir par montant et nombre d'États (en millions CAD)

	<i>États membres du Conseil</i>		<i>États non-membres du Conseil</i>		<i>Total</i>	
	<i>Montant</i>	<i>Nbre d'États</i>	<i>Montant</i>	<i>Nbre d'États</i>	<i>Montant</i>	<i>Nbre d'États</i>
Arriérés de 2023 et des exercices précédents						
Solde à percevoir au 1 ^{er} janvier 2024	0,9	5	12,6	50	13,5	55
(Moins) Recouvrements en 2024	0,9	5	2,4	20	3,3	25
Solde à percevoir au 31 décembre 2024	0,0	0	10,2	30	10,2	30
Contributions pour 2024						
Solde à percevoir au 1 ^{er} janvier 2024	89,8	36	26,4	157	116,2	193
(Moins) Recouvrements en 2024	76,1	32	23,4	112	99,4	144
Solde à percevoir au 31 décembre 2024	13,8	4	3,0	45	16,8	49
Total des contributions dues au 31 décembre 2024	13,8		13,2		27,0	

4.14.3 Au 31 décembre 2024, huit États avaient conclu des accords pour liquider leurs arriérés sur une période d'années déterminée. Ces accords prévoient que les États en question effectuent le paiement de la contribution de l'exercice en cours ainsi qu'un versement annuel au titre des arriérés de l'exercice précédent.

Fonds renouvelable

4.14.4 Le Fonds renouvelable, établi avec effet à compter du 1^{er} janvier 2008 conformément au paragraphe 7.8 du Règlement financier, enregistre les opérations relatives à l'assurance maladie après

la cessation de service (ASHI), aux congés annuels et aux primes de rapatriement. En 2024, le déficit cumulé du Fonds, y compris les réserves, a atteint 139,0 millions CAD à la fin de l'année.

4.14.5 Les engagements cumulés au titre de l'ASHI et d'autres avantages du personnel restent non financés étant donné que l'approche de comptabilisation au décaissement a été maintenue en 2024.

Fonds de génération de produits auxiliaires

4.14.6 Le Fonds de génération de produits auxiliaires (ARGF) a été établi pour administrer les produits et les services générateurs de produits et qui s'autofinancent. Il a enregistré un excédent d'exploitation de 12,7 millions CAD en 2024, à partir desquels la contribution requise de 8,1 millions CAD au budget ordinaire et des contributions supplémentaires aux programmes des travaux de l'OACI d'un montant de 0,3 million CAD ont été faites. L'ARGF a enregistré un excédent net de 4,1 millions CAD, et un excédent ajusté de 3,6 millions CAD.

Tableau. Excédent enregistré par l'ARGF
(en milliers CAD)

	2024	2023
Actif net au 1^{er} janvier	9 610	8 122
Incidence de l'adoption de 41 normes comptables internationales du secteur public (IPSAS)		(584)
Actif net ajusté au 1^{er} janvier	9 610	7 538
Recettes	32 380	27 378
Dépenses et virements au budget ordinaire	28 315	25 306
Excédent/(déficit) net pour l'exercice	4 065	2 072
Total partiel de l'actif net au 31 décembre	13 674	9 610
Excédent limité / réserves	7 113	5 594
Réserve opérationnelle		
Réservé à des projets spéciaux	2 955	3 095
Total partiel de l'excédent et des réserves soumis à des restrictions	10 068	8 689
Excédent cumulé ajusté au 31 décembre	3 606	921

Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement

4.14.7 Le Fonds AOSC a été établi pour couvrir les coûts d'administration et de fonctionnement du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre (CDIP) de l'OACI. Le Fonds AOSC a enregistré un excédent d'exploitation de 11 millions CAD en 2024, à partir desquels une contribution de 5 millions CAD a été faite au budget ordinaire de la réserve opérationnelle. L'excédent net de l'AOSC s'élevait à 26,7 millions CAD, et son excédent ajusté à 22,7 millions CAD.

Tableau. Excédent de l'AOSC
(en milliers CAD)

	<i>2024</i>	<i>2023</i>
Excédent cumulé au 1^{er} janvier	20 577	11 998
Recettes	22 637	20 233
Dépenses	11 488	11 654
<i>Excédent/(déficit) net pour l'exercice</i>	<i>11 149</i>	<i>8 579</i>
Transfert à la réserve opérationnelle (C-DEC 232/3)	(5 000)	
Total partiel de l'excédent/(du déficit) cumulé au 31 décembre	26 726	20 577
Excédent affecté		
Fonds pour l'efficiency et l'efficacité	496	810
Fonds de réserve spéciale	3 507	1 560
Total partiel, excédent affecté	4 003	2 370
Excédent/(Déficit) ajusté au 31 décembre	22 723	18 207

— FIN —