

Rapport annuel du Conseil à l'Assemblée 2025



BIO

**RAPPORT ANNUEL
DU CONSEIL
À L'ASSEMBLÉE
2025**

TABLE DES MATIÈRES

Message du Président du Conseil

1. Les six objectifs stratégiques de l'OACI

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

2. Catalyseurs

- 2.1 Amélioration organisationnelle continue
- 2.2 Innovation
- 2.3 Attraction de nouveaux talents dans l'aviation et égalité des sexes
- 2.4 Partenariats, mobilisation des ressources et viabilité financière
- 2.5 Déontologie
- 2.6 Activités de contrôle

Appendices

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL

Au cours des six dernières années, l'OACI s'est engagée sur la voie de la transformation, guidée par un programme clair de modernisation et d'adaptation. Cet effort soutenu a renforcé la capacité de l'Organisation à servir plus efficacement tous les États membres, en améliorant la transparence et la flexibilité et en encourageant l'innovation. En favorisant le consensus et la confiance mutuelle, l'OACI a veillé à ce que les décisions prises reflètent les intérêts collectifs de la communauté aéronautique mondiale. Cet esprit de modernisation continue à façonner nos progrès alors que nous travaillons ensemble pour construire un avenir plus résilient, plus inclusif et plus durable pour l'aviation internationale.

Dans le cadre du plan stratégique à long terme de l'OACI, les États membres de l'Organisation ont pleinement reconnu que les technologies, les énergies et les idées qui transforment l'aviation présentent déjà de nouvelles retombées socioéconomiques. La vision stratégique de l'OACI pour cette transformation est claire : l'accès au transport aérien pour tous d'ici 2050, avec zéro décès et des émissions nettes de carbone nulles.

Le Conseil et l'Assemblée de l'OACI sont parvenus à un consensus sans précédent pour assurer la réalisation de cette vision. Trente-deux résolutions adoptées lors de la 42^e session de l'Assemblée, à laquelle ont participé un nombre record de 192 États membres, traceront la voie à suivre. Avec le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) 2026-2028 qu'elle a approuvé, l'Assemblée a mis l'accent sur les risques naissants, en définissant des objectifs mondiaux sur les sujets suivants : contact avec la piste, défaillances de systèmes et turbulences. Par ailleurs, avec la version actualisée du Plan mondial de navigation aérienne (GANP), elle a introduit des stratégies de résilience et de performance environnementale, notamment des approches relatives à l'intelligence artificielle, à la mobilité aérienne avancée et à d'autres nouvelles technologies.

L'élan en faveur de l'action climatique s'est accéléré. L'Assemblée a confirmé l'objectif ambitieux à long terme de zéro émission nette de carbone du transport aérien international d'ici 2050, a adopté de nouveaux outils de surveillance et de notification pour soutenir les progrès en vue de cet objectif et a réaffirmé le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) en tant qu'unique régime mondial de mesures basées sur le marché pour les émissions de l'aviation internationale. L'OACI a également accéléré les progrès concernant les carburants durables avancés, les nouvelles matières premières et les programmes d'unités d'émissions.

La sûreté et la facilitation ont évolué au fil des besoins. La supervision a été renforcée grâce à l'Équipe spéciale chargée du Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA), et l'identification des voyageurs a été améliorée grâce à la feuille de route du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP) et à la Déclaration de Doha. Les résolutions portaient aussi sur la réduction des risques de catastrophe, l'accessibilité, l'assistance aux victimes d'accidents, la traite des personnes et les normes de facilitation.

Les priorités en matière juridique et économique ont progressé avec les nouvelles ratifications de traités de droit aérien, les mises à jour apportées au programme des travaux dans le domaine juridique et l'attention renouvelée sur des questions réglementaires clés.

Dans la ligne de son plan stratégique, l'OACI a aussi progressé sur les principaux catalyseurs étayant sa vision, à savoir innovation, développement humain et réforme organisationnelle. L'initiative sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) s'adresse désormais à tous les professionnels de l'aviation, une nouvelle politique sur l'innovation ainsi qu'une nouvelle feuille de route sur la normalisation ont été lancées, et les réformes de la gouvernance ont permis d'accroître la transparence et la flexibilité dans toutes les activités de l'OACI.

En 2025, sous l'impulsion du Conseil, des progrès constants ont été faits dans l'ensemble des travaux de l'OACI et les fondements juridiques du transport aérien international ont été renforcés, comme en témoigne l'adoption par l'Assemblée d'une nouvelle résolution encourageant la collaboration des parties prenantes à l'élaboration du droit aérien international. Avec ce cadre en place, la communauté aérienne internationale est bien placée pour continuer à faire progresser ses objectifs communs de sécurité, de durabilité et d'accessibilité pour tous.

1. LES SIX OBJECTIFS STRATÉGIQUES DE L'OACI

La réalisation de la vision de l'OACI d'un transport aérien sûr et durable pour tous d'ici 2050 s'appuie sur les six objectifs stratégiques énoncés dans le plan stratégique à long terme de l'Organisation, avec des réalisations importantes pour chaque objectif en 2025.

Les améliorations apportées aux cadres de sûreté et de sécurité ont renforcé les bases nécessaires à l'élimination des accidents mortels. À mesure que le secteur adopte de nouvelles technologies et de nouveaux modèles opérationnels, les systèmes de gestion des risques de l'OACI évoluent pour garantir que l'innovation progresse parallèlement à la sécurité. Cette démarche a permis d'adopter en toute confiance de nouvelles solutions essentielles au service de la durabilité environnementale et de l'accès élargi au transport aérien.

Les initiatives dans le domaine environnemental ont montré comment une action mondiale concertée peut accélérer les progrès vers la décarbonation complète et les priorités environnementales connexes. La mise en œuvre réussie de programmes relatifs à la surveillance des émissions et aux carburants durables a montré qu'il était possible de parvenir à la durabilité environnementale tout en élargissant la portée de l'aviation et en augmentant ses retombées économiques. Ces progrès ont renforcé la croissance continue du secteur tout en créant de nouvelles possibilités de développement durable.

Les améliorations au service d'une mobilité fluide, conjuguées à la mise en œuvre de technologies, ont éliminé les obstacles en matière d'accès, tandis que des initiatives de renforcement des capacités ont permis à toutes les régions de bénéficier de ces retombées. Le renforcement des cadres juridiques et des outils économiques a jeté les bases nécessaires pour que les États membres participent pleinement à la croissance de l'aviation, soutenant ainsi le développement d'un système de transport aérien véritablement mondial et inclusif.

Grâce à des progrès concertés d'un objectif stratégique à l'autre, les bases de la transformation de l'aviation ont été renforcées.

1.1 Chaque vol est sûr et sécurisé

1.1.1 En 2025, l'OACI a renforcé son rôle de chef de file en encourageant ses États membres à progresser vers l'objectif « zéro décès » et a soutenu ses ambitions plus larges en matière de sécurité et de sûreté en anticipant les risques naissants dans l'aviation civile et en s'employant à les réduire. En déterminant rapidement les tendances significatives et les défis opérationnels, l'OACI a adapté le cadre réglementaire international pour garantir des réponses rapides et efficaces. Les progrès ont été mesurés grâce à de solides programmes d'audit au niveau mondial, dont les constatations ont éclairé de façon décisive l'évolution continue des normes et les activités ciblées de renforcement des capacités. Cette approche intégrée a permis concomitamment de déterminer les risques, d'adapter la réglementation et de mesurer les performances afin de soutenir les États membres et d'améliorer durablement la sécurité et la sûreté de l'aviation dans le monde.

Des risques naissants

1.1.2 En 2025, contact anormal avec la piste, défaillance ou dysfonctionnement de système ou de composant (non lié à un groupe motopropulseur) et rencontres de turbulences ont été reconnus comme de nouvelles catégories distinctes de risques pour la sécurité de l'aviation. En approuvant l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), l'Assemblée de l'OACI a établi une nouvelle norme mondiale de gestion des risques.

1.1.3 L'OACI a aussi répertorié des risques naissants pour la sûreté de l'aviation liés au sabotage, à l'ingérence étrangère et à l'utilisation malveillante de la technologie. La prolifération des systèmes de mobilité aérienne avancée et l'implication accrue d'éléments internes ont posé d'autres défis, notamment des actes de criminalité organisée et de sabotage à des fins politiques. Les chaînes logistiques du fret sont restées vulnérables face à la complexité des engins explosifs improvisés (EEI) et des engins incendiaires. Terrorisme et menaces internes (y compris la dissimulation d'explosifs liquides) ont persisté.

1.1.4 Cette année, grâce à la publication des *Considérations relatives aux cyberrisques dans le monde* (Doc 10213 –Diffusion restreinte) et de l'*Aviation Common Certificate Policy* (Doc 10169), l'OACI a mieux compris et atténué les cybermenaces et les cyberrisques pour l'aviation civile. Ces publications ont été soutenues par quatre séminaires régionaux à l'intention des États, qui ont combiné transfert de connaissances, soutien à la mise en œuvre et exercices de simulation de cyberincidents. Les bureaux régionaux de l'OACI ont aussi soutenu la mise en œuvre, en donnant la priorité aux thèmes suivants : dépendance à l'égard du système mondial de navigation par satellite (GNSS), résilience du contrôle de la circulation aérienne (ATC) et des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), risques liés aux tiers et continuité des opérations.

Des solutions efficaces

1.1.5 Le GASP et le Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP) de l'OACI orientent et structurent les efforts que font les États membres pour mettre en œuvre les normes essentielles en matière d'aviation, en assurant des progrès harmonisés et accélérés vers les objectifs de l'OACI en matière de sécurité et de sûreté. En 2025, les plans opérationnels et les programmes des travaux de l'OACI ont été mis en œuvre en conformité directe avec le GASP et le GASeP, les groupes de coordination régionaux ayant servi de plateformes de premier plan pour la planification, l'évaluation et la mise en œuvre.

1.1.6 Les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) ont aligné leurs travaux sur les priorités du GASP, en utilisant des indicateurs de performance clés et des tableaux de bord pour cibler les risques les plus critiques, par exemple événements nuisant à la sécurité des pistes, précurseurs d'impact sans perte de contrôle (CFIT) et de perte de contrôle en vol (LOC-I), et risques de collisions dans les zones de manœuvre en région terminale.

1.1.7 La deuxième édition du Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes fournit un ensemble unifié de mesures recommandées pour toutes les parties prenantes de la sécurité des pistes, favorisant ainsi des améliorations coordonnées dans les aéroports et dans l'ensemble du secteur. Ce plan a été mis en œuvre parallèlement au Plan d'action mondial pour la prévention des incursions sur piste (GAPPRI) et au Plan d'action mondial pour la prévention des sorties de piste (GAPPRE), et il a été étayé par la mise en place d'équipes de sécurité des pistes dans les aéroports.

1.1.8 La supervision de la sécurité de l'aviation dans le monde a été renforcée en 2025 par l'adoption de l'Amendement n°2 de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, qui a élargi les obligations relatives au programme national de sécurité (PNS) et au système de gestion de la sécurité (SGS). Ledit amendement a élargi le champ d'application du SGS aux exploitants de systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS), aux organismes de maintenance agréés qui leur fournissent des services et aux hélistations certifiées. Des dispositions relatives au développement de renseignements en matière de sécurité servant à éclairer la prise de décision dans le domaine de l'aviation ont également été introduites.

Audits et résultats

1.1.9 Le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA) et le Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) de l'OACI permettent aux États membres de prioriser leurs efforts aux fins de mise en œuvre des normes de sécurité et de sûreté essentielles. En 2025, ces programmes ont permis de détecter une nouvelle préoccupation significative de sécurité (SSC) et huit nouvelles préoccupations significatives de sûreté (SSeC). Une SSC ou une SSeC représente une carence urgente qui pose respectivement un risque immédiat pour la sécurité ou la sûreté de l'aviation civile. Les progrès ont été marqués par la résolution de trois SSeC, ce qui est essentiel pour restaurer la confiance de toutes les parties prenantes.

1.1.10 Ces résultats sont le fruit de :

15 audits et six missions de validation (dont quatre missions de validation coordonnées de l'OACI et deux activités de validation hors site) dans le cadre de l'USOAP-CMA ;

28 audits et deux missions de validation dans le cadre de l'USAP-CMA.

1.1.11 En outre, deux demandes d'informations obligatoires (MIR) ont été formulées dans le cadre de l'USOAP-CMA. Une MIR est une demande que fait formellement l'OACI lors d'audits afin d'obtenir des informations ou des éclaircissements essentiels auprès d'un État concernant son respect des normes de sécurité ou de sûreté.

1.1.12 Des efforts importants ont aussi été faits pour renforcer les programmes d'audit. L'OACI a mis en œuvre 31 des 42 recommandations du Groupe consultatif ad hoc USOAP-CMA, tandis qu'une équipe spéciale a été créée pour guider les améliorations futures de l'USAP-CMA. Les bureaux régionaux ont utilisé des procédures d'exploitation normalisées (SOP), des modèles et des feuilles de route fondés sur des données probantes pour accroître la qualité de la planification et normaliser les indicateurs entre les États.

1.2 L'aviation est durable sur le plan environnemental

1.2.1 En 2025, l'OACI a poursuivi sa vision globale aux fins de protection de l'environnement dans le cadre de l'aviation internationale, renforçant ainsi son engagement à aider les États membres à atteindre des objectifs ambitieux sur le plan du climat et du développement durable. Forte de son rôle de chef de file, l'OACI s'est employée à renforcer le cadre mondial utile à la réduction des émissions, à la lutte contre le bruit et à la promotion de l'innovation opérationnelle et technologique dans l'ensemble du secteur. En établissant des processus clairs et cohérents pour suivre les progrès, adapter les normes et faciliter la coopération, l'OACI a permis aux États membres de transformer des objectifs environnementaux communs – notamment l'aspiration à long terme à la réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici à 2050 – en une action concertée et crédible. Cette approche intégrée a permis de garantir que la protection de l'environnement reste au cœur de l'évolution de l'aviation mondiale, les progrès étant étayés par la transparence, le renforcement des capacités et un engagement commun en faveur de l'amélioration continue.

Réalisations de l'OACI en vue d'atteindre l'objectif ambitieux à long terme de zéro émission nette de carbone de l'aviation internationale d'ici à 2050 (LTAG)

1.2.2 La mise en œuvre d'une nouvelle méthode de suivi et d'établissement de rapports concernant le LTAG (LMR) a permis de mettre en place un processus normalisé pour suivre pour la première fois les progrès réalisés par le secteur en vue de la réduction à zéro des émissions nettes de carbone. Ce système a permis la collecte et l'examen de données sur les émissions au niveau national.

1.2.3 La participation aux plans d'action nationaux, à savoir des stratégies nationales de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation, a atteint un nouveau sommet. En 2025, 154 États ont présenté des plans nouveaux ou actualisés, couvrant plus de 99 % des tonnes-kilomètres payantes (TKP) dans le monde, soit l'indicateur de base de l'activité des transporteurs aériens. Les bureaux régionaux ont apporté leur soutien à la mise en œuvre des mesures d'efficacité opérationnelle énoncées dans les plans d'action nationaux, en fournissant tableaux de bord régionaux et données normalisées pour un suivi crédible.

1.2.4 L'OACI a reçu sa toute première demande de certification d'un carburant d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) en 2025, marquant ainsi une étape importante dans les efforts que mène l'Organisation en faveur d'énergies plus propres pour l'aviation. Ce carburant, une catégorie de carburéacteur aux émissions réduites sur le cycle de vie, est désormais évalué en fonction des normes de durabilité du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). Cette décision fait suite au fait que l'Assemblée, à sa 42^e session, en 2025, a confirmé que les critères de durabilité du CORSIA, la certification et l'évaluation des émissions du cycle de vie constituent une base acceptable pour déterminer l'admissibilité.

1.2.5 Dans le cadre de son programme de renforcement des capacités relatif aux carburants d'aviation durables (SAF), connu en tant que Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF), l'OACI a dépassé les 280 partenaires, organisé plus de 20 sessions de formation et lancé, ou achevé, plus de 30 études de faisabilité en 2025. Les bureaux régionaux ont aussi apporté un soutien axé sur les feuilles de route relatives aux SAF et ont promu les activités du programme ACT-SAF.

1.2.6 Entre-temps, le pôle d'investissement financier de l'OACI, destiné à faciliter l'accès au financement de projets de décarbonation, a été lancé avec succès. Le premier partenariat de ce pôle a été conclu avec l'Agence internationale pour les énergies renouvelables (IRENA) afin de créer Fininvest@ETAF, un centre de mise en relation financière. Ce canal, qui s'inscrit dans la plateforme de financement de l'IRENA visant à accélérer la transition énergétique, donne aux projets SAF un accès potentiel à plusieurs milliards de dollars aux fins de financement de l'action climatique. Le pôle d'investissement financier compte par ailleurs quatre partenaires (Airbus, Boeing, GenZero et International PtX Hub). Les partenaires auront la possibilité d'examiner les projets et de les soutenir tout en contribuant au programme des travaux plus large du pôle d'investissement financier.

1.2.7 La réduction des émissions basée sur le marché a aussi franchi des étapes importantes. Pour la première fois, les transporteurs aériens ont été tenus de compenser les émissions de CO₂ de 2024 en vertu du CORSIA, à savoir le régime mondial de l'OACI pour la compensation des émissions de carbone et une croissance carboneutre. En 2025, 128 États ont déclaré leurs émissions au moyen du registre central du CORSIA (RCC), couvrant 99 % des émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Huit programmes d'unités d'émissions sont désormais admissibles comme source d'unités d'émissions pour la première phase du CORSIA (2024-2026), et quatre programmes sont admissibles à la première comme à la deuxième phase (2027-2029). Les partenariats de parrainage du programme AGIR pour le CORSIA, qui offrent un soutien d'égal à égal entre États aux fins de mise en œuvre du CORSIA, se sont étendus à 141 participants, cinq nouveaux États ayant rejoint l'initiative en 2025.

1.2.8 Outre les progrès réalisés par l'Organisation en 2025 dans l'optique du LTAG, le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI a finalisé de nouvelles obligations en matière de bruit pour les aéronefs subsoniques et les aéronefs supersoniques, et il a commencé à travailler sur des normes plus strictes en matière d'émission d'oxyde d'azote (NOx).

1.2.9 Enfin, l'OACI a proposé de nouvelles orientations sur l'adaptation au climat et la planification de la résilience en publiant son rapport de synthèse sur l'adaptation au climat.

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

1.3.1 En 2025, l'OACI a réaffirmé sa détermination à œuvrer pour que l'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous, en développant à la fois la résilience du système de transport aérien mondial et l'inclusivité de ses services. Sachant que les avantages de la connectivité aérienne doivent être à la fois ambitieux et universellement accessibles, l'OACI a inspiré l'évolution des cadres internationaux et des pratiques opérationnelles afin de répondre aux défis naissants et aux besoins des différents usagers. En modernisant les normes de navigation aérienne et de facilitation, en renforçant la préparation aux crises et en défendant l'innovation en matière d'identification et d'accessibilité des voyageurs, l'OACI a œuvré avec les États membres pour construire un écosystème de l'aviation plus connecté, plus adaptable et plus centré sur l'utilisateur. Cette approche intégrée a permis de garantir que l'expansion de l'aviation s'accompagne d'une capacité à résister aux perturbations et d'un engagement ferme à rendre le transport aérien accessible et sûr pour tous.

Amélioration des performances de la navigation aérienne

1.3.2 Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI sert de cadre mondial coordonné pour orienter la modernisation et l'harmonisation des systèmes de navigation aérienne, en assurant une gestion sûre, efficace et durable du trafic aérien pour tous les États. Lors de sa 42^e session, l'Assemblée de l'OACI a approuvé la huitième édition du GANP, qui tient compte d'une nouvelle approche des services de navigation aérienne pour les nouveaux acteurs et des principes de l'ONU sur l'utilisation de l'intelligence artificielle. Ce plan garantira une gestion intégrée des performances et renforcera la résilience et le soutien à la mise en œuvre.

1.3.3 L'OACI a aussi favorisé les préparatifs des améliorations futures à apporter aux performances de la navigation aérienne mondiale en élaborant et en diffusant des propositions d'amendement de l'Annexe 11 – *Services de la circulation aérienne* et des *Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444). Ces propositions feraient de la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) un service subsidiaire obligatoire et soutiendraient l'évolution en faveur d'une collaboration transfrontalière en matière d'ATFM, dans le but de construire un réseau de services ATFM connecté à l'échelle mondiale. Les amendements proposés, dont la date d'entrée en vigueur est fixée au mois de novembre 2030, ont été communiqués aux États et aux organisations internationales pour consultation.

Mobilité aérienne avancée et nouveaux acteurs

1.3.4 Des progrès au service d'une mobilité aérienne avancée (AAM) interopérable, sûre et évolutive à l'échelle mondiale ont été réalisés grâce à l'élaboration d'une vision globale pour cette mobilité, à la détermination de lacunes réglementaires potentielles et à la participation de l'OACI au Forum de coordination des Nations Unies de l'aviation non habitée, dont la mise en place est toute récente. Ce forum favorise la convergence entre 14 entités des Nations unies, en soutenant le déploiement de systèmes d'aéronef non habités (UAS) à des fins commerciales et humanitaires, ainsi que des solutions réglementaires harmonisées.

Préparation et réponse aux crises

1.3.5 En 2025, l'OACI a aidé les États et les parties prenantes à se préparer à un large éventail de perturbations des services de la circulation aérienne et à les gérer. Il s'agit notamment d'aléas naturels tels que les ouragans, les typhons et les éruptions volcaniques, ainsi que de conflits, de grèves des contrôleurs de la circulation aérienne et d'urgences de santé publique. L'assistance de l'OACI a notamment porté sur la planification des mesures d'exception, l'élaboration et la mise en œuvre de plans de rétablissement, ainsi que des conseils continus pour faciliter la normalisation sûre et ordonnée des opérations aériennes à la suite d'une crise.

1.3.6 Au niveau régional, l'OACI est restée à l'avant-garde de la réponse aux crises en coordonnant les efforts de continuité des activités, en évaluant les incidences sur les opérations aériennes, en partageant les informations essentielles et en menant des exercices basés sur des scénarios afin d'améliorer la préparation. Les bureaux régionaux ont aussi renforcé la capacité de réaction face aux perturbations du GNSS, aux phénomènes météorologiques violents, aux incidents de santé publique et aux événements géopolitiques grâce à des protocoles de communication clairs, à une coordination de type équipe de coordination des mesures d'exception (CCT) et à la mise en place de forums régionaux d'échange d'informations. La surveillance et l'atténuation des perturbations dues au brouillage radiofréquence (RFI) du GNSS ont été soutenues par des orientations ciblées et des pratiques optimales.

1.3.7 L'OACI a continué de piloter l'élaboration du cadre régional de gestion d'urgence dans le domaine de l'ATM (RACF), qui sera soumis à l'approbation des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) en 2026-2027. Ce cadre de gestion est aussi un élément clef du cadre mondial de préparation et d'intervention de l'OACI en cas de crise.

1.3.8 La collaboration entre l'OACI et l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) en 2025 a encore renforcé la coordination mondiale et régionale entre les secteurs de l'aviation et de la santé. Grâce au Programme de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA), les États ont entretenu une préparation évolutive en matière de santé publique aux points d'entrée en mettant à jour les plans, en organisant des exercices et en assurant une surveillance au moyen de listes de vérification. Il a ainsi été possible de préserver la continuité des opérations pendant les périodes de risque sanitaire accru. Un coup d'accélérateur a été donné aux recommandations des groupes de travail et des réunions du réseau CAPSCA afin de les inclure dans les futurs manuels de l'OACI. La participation à de grandes conférences internationales sur la santé publique a contribué à une meilleure mise en commun des connaissances et à un meilleur état de préparation entre secteurs.

Facilitation et Programme d'identification des voyageurs

1.3.9 L'adoption de la Déclaration de Doha lors de la Conférence sur la facilitation tenue à Doha (Qatar) a unifié les États membres autour d'une vision pour un système de transport aérien plus inclusif et innovant, établissant de nouvelles priorités en matière de gouvernance, de transformation numérique et d'expérience passager.

1.3.10 Des dispositions modernisées concernant les données sur les passagers, l'accessibilité, les mesures sanitaires, les formalités de congé et les services aéroportuaires ont été introduites par l'Amendement n° 30 de l'Annexe 9 – *Facilitation*, créant ainsi un cadre réglementaire plus souple et plus centré sur l'utilisateur. Les travaux des groupes d'experts ont accompagné cette modernisation en ce qui a trait à l'accessibilité, à la gestion des données sur les passagers et à l'innovation technique.

1.3.11 La feuille de route du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP) est un cadre stratégique permettant aux États de renforcer la sûreté, la facilitation et l'efficacité de la gestion de l'identification des voyageurs à tous les stades du voyage. La mise à jour de la feuille de route en 2025 a renforcé l'harmonisation mondiale autour de systèmes de gestion de l'identité sécurisés et interopérables reflétant des normes fines, donnant ainsi aux États les moyens de rationaliser l'identification des passagers et les processus frontaliers. Le 20^e Symposium TRIP de l'OACI a en outre réuni 700 chefs de file pour mettre en commun les progrès réalisés en matière de transformation numérique et d'interopérabilité, accélérant ainsi l'adoption d'outils d'identification nouvelle génération.

1.3.12 La majorité des révisions apportées aux normes internationales touchaient à des améliorations cryptographiques pour les documents de voyage et aux nouveautés que les technologies d'informatique quantique présentent face aux risques potentiels futurs.

1.3.13 Le traitement des passagers a gagné en efficacité et en sûreté avec l'attribution d'un contrat pour un système de répertoire de clés publiques nouvelle génération, assorti de nouveaux partenariats et d'ateliers en présence des parties prenantes. Ces investissements permettront une vérification plus rapide et plus solide des identités et faciliteront une mobilité fluide et sécurisée dans le monde entier.

1.4 Aucun pays laissé de côté

1.4.1 En 2025, l'initiative « Aucun pays laissé de côté » de l'OACI a joué un rôle essentiel en aidant les États membres à tirer pleinement parti d'une connectivité aérienne sûre, sécurisée, accessible et durable. Grâce à des partenariats dévoués et à un soutien pratique, l'OACI a donné aux États membres les moyens de renforcer leurs systèmes aéronautiques, d'élargir les possibilités et de contribuer à une communauté du transport aérien prospère et connectée à l'échelle mondiale.

1.4.2 L'OACI s'est associée à 137 États et à 12 organisations internationales pour déployer des infrastructures et des technologies vitales dans le cadre de 109 projets ciblés.

1.4.3 L'ampleur et le rythme de leur mise en place ont augmenté au cours de l'année, avec 38 projets et révisions de projets et 13 accords-cadres signés en 2025.

1.4.4 Le programme des trousseaux de mise en œuvre, qui propose des modules rassemblant conseils, outils, formations et services d'experts de l'OACI, a été amélioré en 2025. Il est désormais doté d'un nouveau modèle de prestation flexible pour mieux répondre à l'évolution des besoins des États et aux prescriptions des donateurs du monde entier.

1.4.5 En 2025, l'OACI a augmenté l'offre mondiale de formation en aviation reconnue, le programme TRAINAIR PLUS s'étant enrichi de 14 nouveaux organismes de formation et entreprises partenaires, pour atteindre 146 entités de 85 États membres. Elle a directement amélioré la qualité de la formation en réalisant 43 évaluations organisationnelles et en mettant à jour les protocoles internes et la formation des évaluateurs.

1.4.6 La portée et l'accessibilité de la formation se sont accrues, l'OACI et ses partenaires ayant élaboré 53 nouveaux cours et introduit des innovations alimentées par l'intelligence artificielle. L'intégration d'outils d'intelligence artificielle pour la narration, les vidéos, les avatars numériques et les traductions ont permis un apprentissage plus rapide, moins coûteux et davantage personnalisé pour les bénéficiaires de formation dans le monde.

1.4.7 Plus de 30 000 professionnels ont été formés par l'OACI en 2025. Des professionnels de 84 États ont en particulier pris part à l'initiative « Libérer l'excellence de l'aviation : 193 États membres pour l'autonomisation des femmes ».

1.4.8 Neuf cent soixante-dix-neuf bourses de perfectionnement ont été attribuées, dont 460 dans le cadre du programme de formation de l'OACI destiné aux pays en développement.

1.5 La Convention relative à l'aviation civile internationale et autres traités, lois et règlements relatifs à l'aviation internationale permettent de relever tous les défis

1.5.1 En 2025, l'OACI a renforcé son orientation stratégique en veillant à ce que la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) et les cadres juridiques connexes continuent de répondre aux défis naissants et actuels. La ratification et la mise en œuvre des instruments de droit aérien international ont progressé grâce à un plaidoyer de haut niveau et à un engagement régional.

1.5.2 La troisième Cérémonie des traités de l'OACI a contribué à ces progrès, sept États ayant déposé des instruments de ratification et un total de 16 actes ayant été enregistrés par le depositaire, élargissant ainsi la participation à la Convention de Montréal de 1999, à la Convention et au Protocole de Beijing de 2010, au Protocole de Montréal de 2014 et aux protocoles de 2016 portant modification de la Convention de Chicago.

1.5.3 L'adhésion de sept États à la Convention de Beijing, au Protocole de Beijing et au Protocole de Montréal, en particulier, a renforcé la couverture juridique contre les cybermenaces et le comportement des passagers indisciplinés. La collaboration stratégique dans ce domaine a par ailleurs été renforcée par une initiative conjointe du Secrétaire général de l'OACI et du Directeur exécutif de l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDD), laquelle a encouragé une adhésion plus large aux traités clés et a souligné le rôle de ceux-ci pour la sûreté de l'aviation.

1.5.4 S'agissant des garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques), les instruments du Cap y afférents comptaient 88 parties en décembre. En outre, le Conseil de l'OACI a approuvé les modifications apportées au Règlement et aux règles de procédure du Registre international, conformément aux recommandations de la Commission d'experts de l'Autorité de surveillance du Registre international (CESAIR).

1.5.5 Des progrès ont aussi été réalisés dans le cadre d'initiatives juridiques ciblées. L'analyse des obligations des États en vertu de l'article 12 de la Convention de Chicago portait notamment sur une étude juridique et la mise au point d'un outil d'échange d'informations réglementaires basé sur le web. Le mandat de la Commission technique internationale des explosifs dans le cadre de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection fait l'objet d'un examen et des options réalistes sont à l'étude. Les travaux sur les aéronefs non habités ont progressé grâce à un groupe d'étude qui a formulé des recommandations provisoires et a poursuivi l'analyse des dispositions relatives à la responsabilité, à la sûreté et à la Convention.

1.5.6 Les travaux préparatoires sur les aspects juridiques des systèmes mondiaux de satellites prévoyaient notamment une enquête du Secrétariat ainsi que la prise en considération d'une surveillance élargie des risques, des orientations supplémentaires devant être données par le Comité juridique. La protection des données dans le transport aérien international a été abordée dans le cadre d'un nouveau groupe d'étude et d'une enquête mondiale, en coordination avec l'Équipe spéciale sur les dossiers passagers (PNR).

Règlement des différends en vertu de l'article 84 de la Convention de Chicago

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

La décision prise par le Conseil le 30 juin 2025 a été suspendue à compter du 18 septembre 2025 jusqu'à ce que la Cour internationale de Justice (CIJ) statue sur l'appel.

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

La décision prise par le Conseil le 17 mars 2025 a été suspendue à compter du 17 avril 2025 jusqu'à ce que la CIJ statue sur l'appel.

Venezuela (République bolivarienne du) et Argentine (2024)

La procédure dans l'affaire susmentionnée est réputée terminée conformément au Règlement de l'OACI pour la solution des différends.

1.6 Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous

1.6.1 En 2025, l'OACI a soutenu le développement économique du transport aérien en fournissant aux États membres et aux acteurs du secteur des données pratiques, des informations de veille des marchés et des outils réglementaires pour stimuler la compétitivité et la croissance. Des analyses améliorées, des prévisions de trafic actualisées et de nouvelles plateformes de référence ont permis de prendre des décisions plus éclairées en matière d'investissement, de développement de routes et de partenariats stratégiques. Grâce à des événements à fortes retombées et à des publications ciblées, l'OACI a favorisé une collaboration plus étroite dans l'ensemble du secteur, soutenant ainsi un environnement porteur pour l'innovation, l'accès au marché et l'expansion durable des entreprises.

1.6.2 L'OACI a achevé une importante mise à niveau des tableaux de bord de visualisation des mégadonnées, fournissant ainsi aux États membres de meilleurs outils pour la planification et la mise en œuvre en temps réel des priorités en matière de sécurité, de sûreté, d'efficacité économique, de navigation aérienne et d'environnement. La publication de projections de trafic à long terme actualisées, alignées sur les indicateurs économiques mondiaux actuels, a permis aux États de prendre des décisions fondées sur des connaissances factuelles et d'allouer des ressources.

1.6.3 Des événements à fortes retombées, notamment le premier Sommet mondial OACI sur le fret aérien, la Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN), les ateliers sur les cadres réglementaires économiques, ainsi que la deuxième Conférence ministérielle ONU Tourisme/OACI sur le tourisme et le transport aérien en Afrique, ont aussi favorisé le dialogue et accéléré la coopération sur des questions économiques prioritaires.

1.6.4 Pour faciliter une prise de décision éclairée, l'OACI a publié deux documents de référence majeurs, à savoir le *Report of the Survey on Barriers to Market Access and Foreign Investment in Airlines* (Rapport d'enquête sur les obstacles à l'accès au marché et sur l'investissement étranger dans les entreprises de transport aérien) et la *Compilation of Information on Air Carriers' Ownership* (Propriété des transporteurs aériens – Recueil d'informations). Les progrès ont aussi été marqués par la mise en place du cadre méthodologique de l'indice mondial de compétitivité de l'aviation, dont les premiers résultats et les données subsidiaires ont été distribués aux États. Cette nouvelle plateforme de référence fournit aux États des informations exploitables pour évaluer leur secteur aérien et recenser les possibilités de croissance et de création de valeur.

1.6.5 Les réunions de groupes d'experts, notamment la dix-huitième réunion du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien et la dixième réunion conjointe du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports et Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne, ont donné un nouvel élan à la modernisation de la réglementation et aux mécanismes de financement, offrant ainsi aux États des moyens pratiques de rehausser la mise en œuvre des politiques.

2. CATALYSEURS

La réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI dépend de fondations organisationnelles solides et de catalyseurs clés qui amplifient l'impact des travaux de l'Organisation. Ensemble, ces catalyseurs créent les conditions nécessaires à l'évolution continue de l'aviation vers plus de sécurité, de sûreté, de durabilité et d'accessibilité.

2.1 Amélioration organisationnelle continue

2.1.1 L'OACI a réussi à créer une base solide pour l'amélioration continue de l'Organisation en [achevant ses activités liées à l'objectif de transformation en 2025](#), l'ensemble des 40 projets et initiatives ayant été menés à bien. L'objectif de transformation a doté l'Organisation de moyens renforcés de fournir des services mieux intégrés et plus réactifs aux États membres, stimulant ainsi les progrès en matière de transformation culturelle, numérique et opérationnelle.

2.1.2 Cet ambitieux travail transversal a rendu l'OACI plus adaptable, plus collaborative et plus innovante, en instaurant une culture axée sur les résultats, l'excellence opérationnelle et une méthode de travail centrée sur les personnes.

Ressources humaines

2.1.3 Au 21 novembre 2025, le Secrétariat de l'OACI comptait 676 fonctionnaires, dont 385 dans la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur, représentant 87 nationalités, et 291 dans la catégorie des services généraux. La représentation des femmes dans la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur a augmenté pour atteindre 37,4 % en 2025, contre 36,6 % en 2024. Vingt-neuf pour cent des postes d'administrateur pourvus en 2025 étaient occupés par des femmes.

2.1.4 En 2025, le Secrétariat a accueilli 76 personnes en détachement, dont 66 à titre gracieux et dix dont le poste était financé par des fonds d'affectation spéciale. Parmi les 193 États membres, 84 sont actuellement représentés à des postes soumis à la représentation géographique équitable (RGE). Parmi eux, 39 États se situent à des niveaux souhaitables, 17 sont sous-représentés et 28 dépassent le niveau souhaitable.

2.1.5 L'OACI a obtenu des améliorations mesurables s'agissant de l'expérience des employés et de l'efficacité organisationnelle en s'appuyant sur le développement du leadership, l'élargissement des perspectives de carrière au moyen de programmes de mentorat et de mobilité des talents, et sur l'établissement formel d'un programme de transformation culturelle assorti d'une vision claire et d'initiatives prioritaires. D'importants gains d'efficacité ont aussi été réalisés grâce à l'application des méthodologies Kaizen pour rationaliser et renforcer les processus clés en matière de ressources humaines.

2.1.6 L'OACI et le Bureau de l'administration de la justice de l'ONU ont conclu un accord en vertu duquel l'OACI accède à la compétence du Tribunal du contentieux administratif des Nations Unies (TCNU) en tant que procédure d'appel de premier niveau pour les recours des fonctionnaires, et reconnaît cette compétence. L'OACI et le Bureau de l'administration de la justice ont aussi conclu un accord permettant au personnel de l'OACI d'accéder à l'assistance d'un avocat lors de recours grâce aux ressources fournies par le Bureau de l'aide juridique au personnel de l'ONU.

Gestion des TIC et de la sécurité de l'information

2.1.7 La transformation numérique de l'Organisation a enregistré des progrès remarquables, 87 % des activités globales étant dématérialisées, contre 7 % en 2022. Cette évolution fait suite à la mise en œuvre complète de la stratégie informatique et à la dématérialisation des processus métier, 100 % des nouvelles applications reposant désormais sur des logiciels basés sur l'infonuagique.

2.1.8 L'efficacité et la durabilité opérationnelles ont été renforcées par la réalisation d'investissements dans la transformation numérique à des coûts nettement inférieurs aux chiffres estimés, et en tirant parti du renouvellement de la main-d'œuvre et de l'expérience d'autres organismes des Nations unies. Les effectifs informatiques sont aujourd'hui inférieurs de 32 % à ceux de janvier 2022.

2.1.9 La mise en place d'une nouvelle architecture en nuage, d'une infrastructure modernisée et de mesures pour la sécurité du réseau a permis de soutenir avec succès la 42^e session de l'Assemblée, avec une capacité de 5 000 connexions simultanées, et de maintenir concomitamment une grande fiabilité. Quantum, le progiciel de gestion intégré (ERP) a été établi dans le respect des délais et du budget impartis, ce qui a permis de traiter l'ensemble des transactions relatives aux finances et aux ressources humaines.

2.1.10 La résilience numérique de l'Organisation a encore été renforcée par des améliorations globales en matière de gestion de la sécurité informatique. La mise au point, dans sa version finale, de la feuille de route sur la sécurité de l'information, conjuguée à la réalisation de toutes les activités liées à l'objectif de transformation, a permis de mieux gérer les identités et les droits d'accès privilégié, de mieux assurer la continuité des activités, de mieux gérer les vulnérabilités, et d'améliorer la gouvernance ainsi que la supervision des risques et de la conformité. L'engagement de l'OACI au service de l'excellence en matière de sécurité a aussi été validé dans le cadre de la certification ISO/IEC 27001:2022. La capacité de détection des incidents et de réponse à ces incidents s'est considérablement améliorée en 2025, le nombre de cas enregistrés passant de 677 en 2024 à 398 en 2025. En outre, 17 recommandations découlant des audits ont été clôturées en 2025, et 11 seulement restent en suspens.

2.1.11 Ce résultat montre que les processus améliorés de l'OACI en matière de surveillance et de notification sont efficaces, en témoigne tout particulièrement la manière dont l'incident de sécurité informatique survenu en janvier 2025 a été maîtrisé et géré.

Le multilinguisme à l'OACI, services linguistiques et services de conférence

2.1.12 L'amélioration continue de l'Organisation en 2025 s'est aussi traduite par un renforcement du multilinguisme et une amélioration des services linguistiques et des services de conférence, appuyant ainsi l'engagement de l'OACI en faveur d'une participation inclusive et d'une communication mondiale efficace. L'OACI a poursuivi sa stratégie relative au multilinguisme en intégrant l'intelligence artificielle dans les services linguistiques, notamment en adoptant des solutions de traduction automatique et en expérimentant la traduction à grande échelle de supports de formation avec postédition par des professionnels. Ces innovations ont marqué un progrès significatif vers une gestion du contenu multilingue plus efficace, plus évolutive et de meilleure qualité.

2.1.13 Les capacités des services de conférence ont été renforcées pour soutenir les organes directeurs de l'OACI, les groupes techniques, les groupes d'experts et les grandes rencontres de haut niveau. L'infrastructure technique du centre de contrôle hybride a été entièrement mise en place et optimisée, ce qui a permis d'améliorer la fiabilité et la flexibilité des réunions hybrides au siège et en région. Lors de la 42^e session de l'Assemblée, l'OACI a lancé un nouveau système de contrôle d'accès numérisé utilisant la technologie du code QR, qui a amélioré la sécurité, facilité la circulation des délégués en toute efficacité et permis l'analyse en temps réel de la fréquentation pour une gestion de la conférence déterminée par les données.

2.1.14 Ces améliorations ont permis d'obtenir les résultats suivants en 2025 :

- **73 publications publiées ;**
- **1 434 séances interprétées** au siège de l'OACI et dans les régions, soit un total de plus de 4 302 heures de services d'interprétation fournis dans les six langues de travail de l'OACI au cours de 127 réunions ;
- **les services d'interprétation ont facilité plus de 14 % des 911 réunions de l'OACI ;**
- **plus de 10 millions de mots ont été traduits** dans les six langues de travail de l'OACI, dépassant de 30,1 % la capacité prévue de 7,7 millions de mots.

Gestion financière

2.1.15 En 2025, l'OACI a maintenu une gestion financière saine pour soutenir la réalisation de ses objectifs stratégiques. La présente section contient un aperçu de la performance et de la situation financière de l'Organisation pour l'année, en faisant ressortir les principales sources de financement.

Budget ordinaire

2.1.16 L'OACI est principalement financée par le budget ordinaire, qui est alloué sur une période triennale pour permettre la réalisation des objectifs du plan d'activités. La performance au titre du budget ordinaire pour 2025 se résume comme suit :

(en milliers de CAD)	Crédits		Dépenses et engagements	Écart
	Résolution d'origine de l'Assemblée A41-28	Chiffres révisés finaux	Chiffres réels au taux de change du budget	Crédits révisés finaux et chiffres réels
Sécurité	34 881	40 666	40 314	351
Capacité et efficacité de la navigation aérienne	22 630	24 828	24 669	159
Sûreté et facilitation	16 064	18 557	18 044	513
Développement économique du transport aérien	5 256	6 305	6 185	120
Protection environnementale	7 351	8 910	8 873	37
Total partiel	86 183	99 266	98 086	1 181
Objectif de transformation	5 326	5 214	4 991	223
Soutien aux objectifs stratégiques	16 215	18 725	18 662	63
Gestion et administration	15 101	22 500	22 462	38
Total partiel	36 641	46 439	46 115	324
Total	122 824	145 705	144 200	1 505

Contributions statutaires à recevoir

2.1.17 Les contributions des États membres constituent la principale source de financement du budget ordinaire. Les contributions statutaires à recevoir sont résumées dans le tableau ci-dessous :

(en milliers de CAD)	Nombre d'États en 2025	Montant en souffrance au 31 déc. 2025
Groupe A : États ayant conclu des accords avec le Conseil en vue de régler leurs arriérés sur plusieurs années	7	3 444
Groupe B : États ayant des arriérés de contributions de trois années entières ou plus, qui n'ont pas conclu d'accords avec le Conseil pour régler leurs arriérés	8	5 301
Groupe C : États ayant des arriérés de moins de trois années entières	7	1 815
Groupe D : États ayant des contributions en souffrance uniquement pour l'exercice en cours	21	14 710
Total partiel	43	25 270
Ex-République fédérative socialiste de Yougoslavie	-	699
Total des contributions en souffrance	43	25 969

2.1.18 Au 31 décembre 2025, sept États avaient conclu des accords pour liquider leurs arriérés sur plusieurs années. Les accords prévoient que ces États acquitteront leur contribution de l'exercice en cours ainsi qu'un versement annuel au titre des arriérés des exercices antérieurs.

Fonds renouvelable

2.1.19 Le Fonds renouvelable, créé le 1^{er} janvier 2008 en vertu du 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 prestations de rapatriement. En 2025, le déficit cumulé du Fonds, y compris les réserves, a atteint 125 millions CAD à la fin de l'année, au titre du système de comptabilisation au décaissement.

Contributions volontaires et en nature

2.1.20 En 2025, l'Organisation a reçu des contributions volontaires à hauteur de 17,5 millions CAD, ce qui porte le solde total des fonds à 54,7 millions CAD. La ventilation de ces contributions volontaires est présentée dans le tableau ci-dessous :

(en milliers de CAD)	Solde 1 ^{er} janv. 2025	Contributions reçues	Autres produits	Charges	Excédent/ (déficit) net	Virements et rembourse- ments	Solde 31 déc. 2025
Sûreté de l'aviation	10 823	716	530	(2 463)	(1 217)	(498)	9 108
Plan AFI	350	0	15	(168)	(153)	64	261
Environnement	5 525	2 957	262	(1 092)	2 127	(2 638)	5 014
Renforcement des capacités et soutien à la mise en œuvre	4 469	3 559	243	(1 185)	2 617	285	7 371
Bureau régional auxiliaire	2 134	685	36	(604)	117	(851)	1 400
Fonds SAFE	7 131	868	305	(1 726)	(553)	(86)	6 492
Objectif de transformation	1 524	754	69	(393)	430	0	1 954
Autres fonds	17 688	8 003	1 217	(4 690)	4 530	850	23 068
Total général	49 644	17 542	2 677	(12 321)	7 898	(2 874)	54 668

Fonds de génération de produits auxiliaires (ARGF)

2.1.21 Le fonds de génération de produits auxiliaires (ARGF) a été créé pour administrer les produits et les services générateurs de produits qui s'autofinancent. L'ARGF a enregistré un excédent d'exploitation de 11 millions CAD en 2025, duquel ont été prélevées 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 0,6 million CAD. L'excédent net de l'ARGF s'est élevé à 1,2 million CAD et son excédent cumulé à 4,5 millions CAD.

(en milliers de CAD)	2025	2024
Actifs nets au 1^{er} janvier	13 674	9 610
Produits	31 858	32 380
Charges et virements au budget ordinaire	30 611	28 315
Excédent/(Déficit) net de l'exercice	1 247	4 065
Total partiel des actifs nets au 31 décembre	14 921	13 674
Excédent et réserves soumis à des restrictions		
Réserve opérationnelle	7 771	7 113
Affectés à des projets spéciaux	2 662	2 955
Total partiel excédent et réserves soumis à des restrictions	10 433	10 068
Excédent cumulé au 31 décembre	4 489	3 606

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

2.1.22 Le Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) a été créé pour financer le coût intégral de l'administration du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre de l'OACI. L'excédent net de l'ARGF s'est élevé à 11,2 millions CAD en 2025 et son excédent cumulé rajusté à 30,9 millions CAD.

(en milliers de CAD)	2025	2024
Actifs nets au 1^{er} janvier	26 726	20 577
Produits	27 004	22 637
Charges	14 794	11 488
Excédent/(Déficit) net de l'exercice	12 210	11 149
Virement à la réserve opérationnelle (C-DEC 232/3)		(5 000)
Total partiel des actifs nets au 31 décembre	38 936	26 726
Excédent et réserves soumis à des restrictions		
Fonds pour l'efficacité et l'efficacité	2 004	496
Fonds de réserve spéciale	6 065	3 507
Total partiel excédent et réserves soumis à des restrictions	8 069	4 003
Excédent cumulé rajusté au 31 décembre	30 867	22 723

2.1.23 Dans l'ensemble, l'OACI a clôturé l'exercice 2025 en bonne santé financière grâce à des pratiques de gestion financière saines, y compris des processus et des contrôles conçus pour maintenir ses dépenses dans les limites des ressources financières disponibles.

Gouvernance, principe de responsabilité, risques et contrôles

2.1.24 L'adoption par le Conseil de l'OACI du dispositif d'application du principe de responsabilité en 2025 a contribué de manière significative au renforcement de la gouvernance à l'OACI. Ce cadre a clarifié les compétences respectives du Conseil et du Secrétaire général, favorisant une plus grande coopération, une confiance mutuelle et une plus grande transparence dans le cadre de travail interne de l'Organisation.

2.1.25 D'autres améliorations de la gouvernance ont été favorisées par des dispositions plus souples pour les séances et les sessions du Conseil, des méthodes de travail affinées tant pour le Conseil que pour ses organes auxiliaires et une communication interne renforcée. Ces changements ont permis de mettre en place des processus décisionnels plus efficaces et plus aptes à faire face à diverses situations.

2.1.26 L'OACI a aussi continué d'intégrer et de faire évoluer son dispositif de gestion globale des risques et de contrôle interne en 2025, en tenant un registre global des risques et en publiant des déclarations annuelles relatives aux contrôles internes dans le cadre de ses états financiers. Ensemble, ces mesures ont renforcé le principe de responsabilité, amélioré l'efficacité opérationnelle et consolidé la gestion globale des risques dans l'Organisation.

2.2 Innovation

2.2.1 En 2025, l'OACI a fait de l'innovation un facteur clé de progrès pour tous les objectifs stratégiques en mettant en œuvre la Politique en matière d'innovation qu'elle venait d'approuver. Cette politique, approuvée par le Conseil de l'OACI en mars, a défini une orientation claire pour favoriser de nouvelles approches et accélérer l'adoption de technologies naissantes dans l'aviation mondiale. Le Salon de l'innovation de l'OACI, qui s'est tenu en septembre 2025, s'est concentré sur la mise en œuvre pratique de la politique, avec notamment des sessions dédiées à des démonstrations en bac à sable permettant d'explorer et de valider des solutions innovantes dans un environnement contrôlé.

2.2.2 La collaboration avec l'industrie a été approfondie grâce au Forum consultatif OACI-industrie (ICF). Le Conseil a approuvé les recommandations du cinquième Forum consultatif et a organisé un sixième forum sur le thème des analyses prospectives. Les résultats de cette rencontre serviront de base aux futurs forums et permettront de s'assurer que les activités de l'OACI dans le domaine de l'innovation restent en phase avec les tendances mondiales et les besoins de l'industrie.

2.3 Attraction de nouveaux talents dans l'aviation et égalité des sexes

2.3.1 En 2025, des progrès significatifs ont été réalisés pour répondre aux besoins de l'aviation en main-d'œuvre. La stratégie relative à la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) a été élargie pour inclure tous les professionnels de l'aviation, et le Programme OACI des ambassadeurs mondiaux a été mis en place pour connecter directement les jeunes et les femmes à l'aviation en s'appuyant sur des modèles inspirants. L'appel à l'action du Sommet mondial NGAP de 2025 a incité les pouvoirs publics, le secteur et les établissements d'enseignement à donner la priorité au développement inclusif des talents, tandis que des ateliers régionaux ciblés et le plan mondial pour la formation aéronautique (GAEP) ont doté les États membres d'outils pour répondre aux besoins en main-d'œuvre et combler les lacunes en matière de représentation.

2.3.2 Des candidatures ont été reçues pour le Programme OACI des ambassadeurs mondiaux à la suite de son approbation par le Conseil, et des documents opérationnels ont été préparés pour accueillir cette première cohorte.

2.3.3 L'OACI a soutenu l'avancement des femmes en organisant des événements à l'occasion de la Journée internationale des femmes, en lançant une étude phare sur les femmes dans l'aviation mondiale afin de recenser les lacunes critiques et les solutions, et en créant, de concert avec ONU-Femmes, de nouvelles orientations en matière d'analyse des disparités entre les sexes pour permettre aux États membres de prendre en considération l'égalité des sexes dans leurs politiques et programmes.

2.4 Partenariats, mobilisation des ressources et viabilité financière

2.4.1 La viabilité financière et les partenariats ont été renforcés en 2025, l'OACI ayant consolidé les flux générateurs de produits et les flux de financement volontaire dans le cadre d'un modèle et d'une stratégie de fonctionnement unifiés. L'OACI a aussi maintenu d'importants excédents découlant du Fonds de génération de produits auxiliaires (ARGF) et des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC), ainsi que des fonds provenant des publications, des événements, des services liés aux données et de la formation. L'ARGF a été créé pour administrer les produits et les services générateurs de produits qui s'autofinancent, tandis que les AOSC couvrent les dépenses d'administration, de fonctionnement et de soutien du programme de la Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre (CDI). Les efforts de mobilisation des ressources ont généré de nombreuses nouvelles contributions volontaires dans l'ensemble des fonds thématiques de l'OACI et ils sont restés en bonne voie d'atteindre l'objectif annuel de collecte de fonds pour 2025.

2.4.2 L'action des États, des organisations internationales, du secteur et des institutions financières a été renforcée en 2025 grâce au Symposium mondial sur le soutien à la mise en œuvre (GISS), aux dialogues entre donateurs et à la première séance d'annonces de contributions de haut niveau, laquelle s'est tenue lors de la 42^e session de l'Assemblée et a permis d'aligner les contributions volontaires sur l'Appel mondial 2026-2028 de l'OACI et son plan d'activités 2026-2028. Cet appel mondial annuel actualisé a clairement exprimé les besoins prioritaires de l'initiative « Aucun pays laissé de côté » ainsi que le manque de ressources. Des plateformes structurées d'annonces de contributions, au siège comme par l'intermédiaire des bureaux régionaux, ont permis aux États membres et aux organisations partenaires d'annoncer et d'harmoniser leurs contributions financières, techniques et en nature.

2.4.3 La capacité opérationnelle a de nouveau été renforcée en 2025 par l'introduction d'un nouvel outil de gestion des relations clients et par le lancement de la plateforme ICAO Buy, qui a établi un nouveau canal d'approvisionnement. Enfin, un accord complémentaire garantissant le financement de la location des locaux de l'OACI de 2026 à 2042 a été signé avec le Gouvernement du Québec en septembre 2025.

2.5 Déontologie

2.5.1 En 2025, l'OACI a renforcé les normes déontologiques en fournissant des orientations opportunes sur 278 questions, ce qui a permis à la direction et au personnel d'améliorer la prise de décisions. L'Organisation a fait progresser l'intégrité institutionnelle par la promotion active de 41 projets relatifs à l'élaboration de politiques et de normes, notamment en révisant de grandes politiques relatives au personnel et en mettant en place un réseau d'ambassadeurs de confiance sur le lieu de travail afin de favoriser un cadre de travail plus sûr.

2.5.2 L'OACI a assuré la protection de lanceurs d'alerte en donnant suite à quatre cas où des personnes avaient estimé faire l'objet de représailles et en leur garantissant un accès à des conseils en toute confidentialité. En outre, le traitement en cours d'une demande officielle illustre la réactivité de l'Organisation face aux préoccupations du personnel.

2.5.3 L'Organisation s'est penchée sur les risques de conflit d'intérêts en veillant à ce que tous les membres du personnel remplissant les conditions requises, notamment les hauts responsables, se conforment pleinement au programme de déclaration de situation financière et en offrant, le cas échéant, des conseils personnalisés aux fins d'atténuation.

2.5.4 Les aptitudes en déontologie du personnel ont été renforcées lorsque l'OACI a finalisé son plan de développement triennal incluant dix cours en ligne obligatoires, qui a culminé en 2025 avec le lancement de modules consacrés aux conflits d'intérêts, à la prévention de l'exploitation sexuelle et des abus sexuels et à la prévention du harcèlement sexuel pour les gestionnaires et superviseurs.

2.5.5 Enfin, l'OACI a renforcé la sensibilisation à la lutte contre la fraude et la corruption en faisant la promotion de sa deuxième campagne mondiale, rehaussant ainsi l'intégrité à tous les niveaux de l'Organisation.

2.6 Activités de contrôle

2.6.1 L'OACI a renforcé son dispositif d'application du principe de responsabilité en 2025 grâce à des activités d'audit intégré et d'évaluation. Neuf audits internes ont été réalisés, dont sept missions d'assurance et deux missions de conseil, couvrant des domaines essentiels tels que les services linguistiques, les opérations régionales, les mesures antifraude, la gestion des événements, la gouvernance des systèmes informatiques et la résilience organisationnelle.

2.6.2 Trois grandes évaluations ont été menées, portant sur le portefeuille régional du Bureau Afrique orientale et australe, le développement économique du transport aérien et la gestion du cycle des projets. L'évaluation du Programme pour l'égalité des sexes a progressé dans sa phase de collecte de données, ce qui témoigne de la volonté de l'Organisation d'évaluer les initiatives stratégiques.

2.6.3 La gouvernance organisationnelle a été améliorée grâce aux réunions de groupes de travail et aux réunions du Conseil de la haute direction, aux orientations sur le dispositif de délégation des pouvoirs et aux contributions aux campagnes de lutte contre la fraude. Les fonctions de contrôle ont permis d'entretenir des mécanismes d'examen externe efficaces grâce à la gestion des recommandations du Corps commun d'inspection et à l'élaboration de six notes de travail du Conseil de l'OACI. Les activités de contrôle annuelles et le plan de travail triennal pour 2026-2028 ont été présentés au Conseil, garantissant ainsi la transparence et l'harmonisation stratégique des activités de contrôle.

APPENDICES

Le présent rapport est accompagné des appendices suivants, lesquels sont publiés séparément :
[*Le monde du transport aérien en 2025 et Récapitulatif des projets de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre.*](#)

— FIN —