



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 29 : Objectifs de développement durable (ODD)

CONTRIBUTION DE L'AVIATION AU PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES NATIONS UNIES À L'HORIZON 2030

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail traite de la contribution au Programme de développement durable à l'horizon 2030 qu'apportent des systèmes nationaux de transport aérien offrant de bonnes conditions de sécurité, d'efficacité et de sûreté et viables sur les plans économique et environnemental. Elle contient aussi un rapport sur les activités que l'OACI mène afin d'aider les États membres de l'Organisation à améliorer leurs systèmes de transport aérien en tirant parti des mécanismes en place et à contribuer ainsi à la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à encourager les États à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP), politiques, plans et programmes de l'OACI conformément aux objectifs stratégiques de l'Organisation et à contribuer ainsi à la réalisation des ODD ;
- à charger l'OACI d'aider davantage ses États membres à améliorer leurs systèmes de transport aérien et de veiller à ce qu'aucun pays ne soit laissé de côté afin que tous puissent favoriser le développement durable et retirer les avantages que procure une connectivité aérienne améliorée ;
- à adopter la résolution de l'Assemblée proposée en appendice.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les objectifs stratégiques et toutes les stratégies d'exécution de soutien (SES).
<i>Incidences financières :</i>	Les activités en question dans la présente note seront entreprises sous réserve de la disponibilité de ressources dans le budget du Programme ordinaire de 2017-2019 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	A39-WP/23 A39-WP/26 C-DEC 205/4 A/RES/70/1 — <i>Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030</i> Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Doc 10046, <i>Deuxième Conférence de haut niveau de 2015 sur la sécurité</i>

1. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1.1 Le transport aérien s'est révélé être un catalyseur du développement durable, ayant des incidences sur le tourisme et le commerce. Il s'agit du mode de transport principal pour l'envoi d'aide humanitaire et les interventions en cas de crise et en cas d'urgence de santé publique. Il apporte aussi d'autres avantages socioéconomiques qui contribuent à éradiquer la pauvreté en créant des emplois et en améliorant la connectivité aérienne. De plus, on prévoit une croissance de ce secteur, qui passera de 33 millions de départs aujourd'hui à 60 millions d'ici 2030. Pour la communauté aéronautique internationale, il va de soi que les avantages du transport aérien ne peuvent se matérialiser que si les États ont un système de transport aérien offrant de bonnes conditions de sécurité, d'efficacité et de sûreté et viable sur les plans économique et environnemental.

1.2 La deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC 2015), qui s'est tenue à Montréal du 2 au 5 février 2015, a recommandé que l'OACI participe à l'élaboration des objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies (ONU), reconnaissant que le développement durable du transport aérien est un catalyseur du développement économique et social [voir la Recommandation 3/1, § a), alinéa 9), du Doc 10046, *Deuxième Conférence de haut niveau de 2015 sur la sécurité*]. Cette recommandation a été approuvée par le Conseil le 15 juin 2015 (cf. C-DEC 205/4).

1.3 Le 25 septembre 2015, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté le Programme de développement durable à l'horizon 2030 (cf. <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld> et A/RES/70/1), qui comprend 17 objectifs universels porteurs de changement assortis de 169 cibles. La Secrétaire générale de l'OACI s'est adressée à l'Assemblée générale des Nations Unies et a eu des entretiens bilatéraux, plaidant fortement en faveur du développement accru de l'aviation dans le cadre du Programme 2030.

1.4 Les ODD et les cibles sont intégrés et indissociables ; ils mettent en équilibre les dimensions économique, sociale et environnementale du développement durable. L'ampleur et la portée du Programme 2030 appellent un partenariat mondial de nature à favoriser un engagement mondial fort au service de la réalisation de tous les objectifs et cibles, rassemblant ainsi les gouvernements, le secteur privé, la société civile, le système des Nations Unies et les autres acteurs concernés et mobilisant toutes les ressources disponibles pour la mise en œuvre du programme. De nombreux mécanismes, tels que le Programme d'action d'Addis-Abeba, appuient la mise en œuvre du Programme 2030. L'OACI participe, s'il y a lieu et compte tenu de ses objectifs stratégiques, aux mécanismes appropriés afin que l'aviation soit reconnue comme un moteur du développement durable.

2. ANALYSE

2.1 Malgré son importance sur le plan socioéconomique et avant l'adoption du Programme de développement durable à l'horizon 2030, le transport aérien n'était pas reconnu comme un facteur de développement durable, et les améliorations dans ce secteur n'étaient pas perçues comme étant étroitement liées aux cadres de développement au niveau mondial, régional et national et comme devant y être prises en compte. Cette situation posait des difficultés aux États, en particulier les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, du point de vue de la mobilisation des ressources nécessaires au développement et à l'amélioration de leurs systèmes de transport aérien, de même qu'à l'OACI, du point de vue de l'assistance apportée aux États à cette fin. Elle entravait aussi l'établissement de partenariats avec des membres du système de l'ONU et d'autres parties prenantes pour appuyer le développement du transport aérien.

2.2 Pour accomplir sa mission, l'OACI s'est fixé des objectifs stratégiques en matière de sécurité, de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne, de sûreté et de facilitation, de développement économique du transport aérien et de protection de l'environnement. De plus, l'OACI a élaboré le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) afin d'appuyer les objectifs stratégiques concernant la sécurité et la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne. L'OACI prévoit d'élaborer des plans mondiaux à l'appui des autres objectifs stratégiques au cours du prochain triennat. Elle est la seule organisation du régime commun des Nations Unies dont le mandat concerne l'aviation. En raison de son statut d'institution spécialisée des Nations Unies et conformément à son mandat, l'OACI concourt à l'accomplissement du Programme de développement durable à l'horizon 2030 en aidant les États à améliorer leurs systèmes de transport aérien. De fait, il a été établi que les objectifs stratégiques et les programmes des travaux de l'OACI contribuent directement à la réalisation des ODD (www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/SDG.aspx). En outre, l'un des indicateurs mondiaux convenus servant au suivi des progrès en vue de réaliser la cible 9.1 de l'ODD 9, qui concerne le développement des infrastructures, est constitué des volumes de passagers et de fret transportés selon le mode de transport. L'OACI continue aussi de proposer d'autres indicateurs mondiaux pour le suivi d'ODD spécifiques et des mécanismes qui y sont liés. De manière plus générale, on peut aussi dire que l'amélioration générale des systèmes de transport aérien des États membres, que l'OACI s'efforce de réaliser à travers ses objectifs stratégiques et ses plans mondiaux, créera des occasions de progrès en ce qui concerne l'égalité des sexes dans le secteur de l'aviation, ce qui contribuera à la réalisation des objectifs généraux en matière d'égalité des sexes faisant partie des ODD des Nations Unies. Ces mesures témoignent de la forte corrélation entre l'aviation et le développement durable.

2.3 Conformément à l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300), l'un des objectifs de l'OACI consiste à élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et à promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à, notamment, répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien. Afin de réaliser cet objectif, l'OACI sert de cadre mondial où ses 191 États membres et l'industrie parviennent à des consensus sur les normes et pratiques recommandées (SARP), les politiques et les plans mondiaux, pour coordonner les progrès stratégiques multilatéraux et la croissance du transport aérien international. Les États membres, de leur côté, mettent en œuvre ces SARP, plans et politiques pour faire en sorte que les vols de leur aviation civile locale soient conformes aux normes mondiales. Cela permet le fonctionnement efficace du réseau mondial de l'aviation dans toutes les régions du monde, lesquelles peuvent alors retirer les avantages socioéconomiques qui en découlent.

2.4 L'un des principaux défis actuels de l'OACI est de continuer à veiller à ce que le système de transport aérien offre en permanence de bonnes conditions de sécurité, d'efficacité et de sûreté et demeure viable sur les plans économique et environnemental, alors que l'aviation se développe et que les besoins en pleine évolution des États et de l'industrie augmentent. Sans les investissements nécessaires et la collaboration de plusieurs États pour moderniser et agrandir les infrastructures aéronautiques et pour veiller à la mise en œuvre des SARP, les occasions qu'a l'aviation de servir de catalyseur du développement économique peuvent être limitées.

2.5 Pour prêter main-forte aux États membres qui en ont besoin, l'OACI a lancé l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB), qui vise avant tout à aider les États à mettre en œuvre les SARP, plans et politiques de manière efficace (cf. A39-WP/23). À cet égard, l'OACI joue son rôle en représentant les intérêts de l'aviation au sein du système des Nations Unies afin de mobiliser la volonté politique nécessaire pour favoriser les améliorations dans le secteur de l'aviation, comme l'a illustré le Forum aéronautique mondial de l'OACI (23 – 25 novembre 2015). L'OACI s'est aussi engagée dans la création d'une capacité de mobilisation des ressources pour, notamment, aider les États à faciliter l'accès à des fonds pour améliorer leurs systèmes de transport aérien (cf. A39-WP/26).

3. **CONCLUSION**

3.1 Le projet de résolution de l'Assemblée figurant en appendice démontre comment la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI, en particulier par la mise en œuvre de l'initiative NCLB, contribue grandement au Programme de développement durable à l'horizon 2030. Veillant à ce qu'aucun pays ne soit laissé de côté, l'OACI continuera d'aider les États à améliorer leurs systèmes de transport aérien afin de favoriser la contribution de l'aviation aux trois piliers du développement durable (social, économique et environnemental) et à la réalisation des ODD dans les États membres, le système des Nations Unies, la communauté des donateurs et toutes les parties prenantes concernées.

APPENDICE

PROJET DE RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE

29/xx : Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030

L'Assemblée,

Reconnaissant que le transport aérien est un catalyseur du développement durable et qu'il constitue pour les pays les moins avancés (PMA), et en particulier pour les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, un lien vital avec le reste monde,

Reconnaissant que la connectivité du transport aérien est de la plus haute importance pour la cohésion économique, sociale et territoriale des États membres et de leurs populations,

Reconnaissant que les avantages du transport aérien ne peuvent se matérialiser que si les États ont un système de transport aérien offrant de bonnes conditions de sécurité, d'efficacité et de sûreté et viable sur les plans économique et environnemental,

Considérant que l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) vise à aider les États à mettre en œuvre de manière efficace les normes et pratiques recommandées (SARP), plans, politiques et programmes de l'OACI ainsi qu'à résoudre des préoccupations significatives de sécurité et de sûreté pour faire en sorte que tous les États puissent retirer les avantages socioéconomiques considérables du transport aérien,

Considérant que l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté le programme intitulé *Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030*, qui comprend 17 objectifs universels porteurs de changement assortis de 169 cibles qui mettent en équilibre les dimensions économique, sociale et environnementale du développement durable,

Rappelant que l'ampleur et la portée du Programme de développement durable à l'horizon 2030 appellent un partenariat mondial qui rassemble les gouvernements, le secteur privé, la société civile, le système des Nations Unies et les autres acteurs concernés pour mobiliser toutes les ressources disponibles pour sa mise en œuvre,

Considérant que la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI en matière de sécurité, de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne, de sûreté et de facilitation, de développement économique du transport aérien et de protection de l'environnement contribue à l'atteinte des objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies,

1. *Prie instamment* les États membres de reconnaître que l'aviation contribue de façon importante au développement durable, en stimulant l'emploi, le commerce, le tourisme et d'autres domaines de développement économique aux niveaux national, régional et mondial, et en facilitant les interventions humanitaires en cas de catastrophe, de crise et d'urgence de santé publique ;

2. *Charge* le Conseil et la Secrétaire générale, dans leurs domaines de compétence respectifs, de démontrer que l'OACI continue de représenter les intérêts de l'aviation en faisant mieux connaître aux États membres, notamment aux autorités compétentes n'appartenant pas au secteur du transport aérien, au système des Nations Unies, à la communauté des donateurs et à toutes les parties prenantes concernées la contribution de l'aviation au développement durable et à la réalisation des ODD ;
3. *Prie instamment* les États membres de renforcer leurs systèmes de transport aérien en mettant en œuvre les SARP et les politiques de manière efficace, tout en incluant et priorisant le secteur de l'aviation dans leurs plans nationaux de développement appuyés par de solides plans stratégiques pour le secteur du transport aérien et plans-cadres pour l'aviation civile, ce qui concourra à la réalisation des ODD ;
4. *Charge* la Secrétaire générale de tenir compte des besoins spéciaux et des caractéristiques des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement, identifiés dans le cadre des Nations Unies, dans la coordination, la priorisation, la facilitation et la mise en œuvre des programmes d'assistance visant à améliorer leurs systèmes de transport aérien ;
5. *Charge* la Secrétaire générale de continuer à suivre et à examiner, le cas échéant, la contribution à la réalisation des ODD qu'apporte la mise en œuvre des objectifs stratégiques et des programmes des travaux de l'OACI ;
6. *Charge* la Secrétaire générale de veiller à ce que l'OACI participe, s'il y a lieu et compte tenu de ses objectifs stratégiques, aux mécanismes appropriés établis afin d'appuyer la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030, pour que l'aviation soit prise en compte et considérée en priorité par les États membres dans leurs plans de développement ;
7. *Demande* à la Secrétaire générale de renforcer les partenariats existants et de créer de nouveaux partenariats avec les États membres, l'industrie aéronautique, le système des Nations Unies, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, les donateurs et les autres acteurs afin d'aider les États membres à améliorer leurs systèmes de transport aérien et de contribuer ainsi à la réalisation des ODD.