



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 26 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

UNE NOUVELLE RELATION ENTRE L'OACI ET L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE

(Note présentée par la France, l'Italie et la Suède)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le secteur de l'aviation connaît des évolutions de plus en plus rapides, sur les plans de la technologie, des menaces et des attentes du public. Les États et l'Organisation ont de plus en plus de difficultés à suivre l'accélération du rythme de ces évolutions. Une association plus étroite de l'industrie aéronautique, pas seulement au niveau des experts mais aussi au niveau des dirigeants exécutifs, pourrait leur permettre de réagir de manière plus rapide.

Action : L'Assemblée est invitée à :

- a) examiner la proposition détaillée aux points 4 et 5 de renforcer l'association de l'industrie aéronautique aux travaux de l'OACI de manière à aider celle-ci à répondre plus rapidement aux nouveaux défis du secteur ;
- b) à approuver la résolution visant à créer un Conseil consultatif de l'innovation (« *Innovation Consultative Board* », ICB) présidé par l'industrie aéronautique, en appendice.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget-programme ordinaire de 2020-2022 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	C-DEC 215/7 Doc 10115, <i>Rapport de la Treizième Conférence de navigation aérienne</i> , Rectificatifs n ^{os} 1 et 2 et Supplément n ^o 1 Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 6 octobre 2016) A40-WP/14 EX/7

¹ Versions française et anglaise fournies par la France.

1. CONTEXTE : L'AVIATION CIVILE ÉVOLUE À UN RYTHME QUI S'ACCÉLÈRE

1.1 Depuis ses débuts, l'aviation a connu beaucoup de ruptures technologiques qui ont toujours impacté l'ensemble de la filière transport aérien. Depuis la création de l'OACI, et pour ne citer que les plus importantes : les moteurs à réaction qui ont accru les rayons d'action, les réacteurs à double flux, les avions à fuselage large et les matériaux composites qui ont permis de diminuer les coûts et d'ouvrir le transport aérien au plus grand nombre, les moyens de navigation satellitaires qui ont contribué à l'accroissement de la sécurité et des capacités, le développement progressif des commandes de vol électriques et l'automatisation des systèmes de gestion de vol, allant de pair avec une sécurité croissante. L'OACI a réussi à intégrer ces évolutions dans ses travaux et à adapter ses normes et recommandations sans trop de retard par rapport aux évolutions techniques.

1.2 Aujourd'hui, l'évolution rapide des technologies, notamment celles de l'information et des communications, provoque des évolutions accélérées au sein d'un grand nombre d'activités, dont l'aéronautique. Tous les domaines sont concernés depuis la conception et l'industrialisation jusqu'aux opérations aériennes et les concepts commerciaux, sans oublier les aspects humains touchant à l'évolution des métiers et de la formation. Les exemples sont multiples parmi lesquels : impression 3D (ou fabrication additive), hybridation de la propulsion, nouveaux objets volants (UAV et RPAS, mobilité urbaine, vols suborbitaux, etc.), automatisation croissante des fonctions de pilotage ou de contrôle impactant le travail des pilotes et des contrôleurs aériens ainsi que la composition des équipages, gestion des trajectoires et nouveaux concepts de navigation aérienne.

1.3 L'innovation technologique, omniprésente, doit également faire face aux évolutions sociétales fortes et rapides que le monde connaît aujourd'hui, les plus lourdes de conséquences pour l'aviation étant aujourd'hui la protection de l'environnement (y compris la lutte contre les changements climatiques) et la protection contre les risques cybernétiques (cybersécurité) incluant les risques de défaillances techniques de systèmes hautement automatisés et la cybercriminalité. Parmi les autres risques externes, nous pouvons aussi citer les risques relatifs à la santé et certains risques naturels (par exemple éruptions volcaniques). Le public exige des réactions de plus en plus rapides et sollicite de plus en plus fortement les gouvernements des États pour qu'ils agissent.

2. LES POLITIQUES ET LES RÉGLEMENTATIONS NE SUIVENT PAS LE RYTHME DE CETTE ÉVOLUTION

2.1 L'accélération des évolutions ainsi décrites n'obère en rien la nécessité d'harmonisation des politiques et des normes internationales sans lesquelles le transport aérien ne pourrait pas fonctionner et se développer correctement. Or celle-ci relève des États et des organisations multilatérales comme l'OACI. Mais alors que dans le passé l'OACI a toujours pu faire face à ses obligations sans trop de décalage temporel, nous constatons aujourd'hui des difficultés croissantes dans ce domaine.

2.2 En ce qui concerne le changement climatique, par exemple, le protocole de Kyoto adopté en 1996 ne couvrait pas les politiques mondiales de réduction des émissions de CO₂ des transports aériens et maritimes, mais ce n'est qu'en 2010 que l'Assemblée de l'OACI a adopté des politiques et des objectifs mondiaux ambitieux en matière de changement climatique pour l'aviation, et il a fallu attendre 2016 pour que l'OACI décide d'instaurer un système de compensation des émissions (CORSIA) pour le transport aérien international.

2.3 De même, dès 2013, le Secrétaire général de l'OACI et les dirigeants des quatre principales organisations professionnelles, comprenant les risques majeurs que la cybercriminalité faisait peser sur le transport aérien, avaient déclaré la cyber sécurité première priorité de l'OACI. Six années après, l'organisation se pose encore beaucoup de questions sur la manière de traiter les problèmes (y compris en matière d'organisation interne).

2.4 Dernier exemple, le 12 avril 2005, à la première séance de sa 169^e session, la Commission de navigation aérienne a demandé au Secrétaire général de consulter certains États et organisations internationales concernant les activités internationales actuelles et prévues de véhicules aériens sans pilote (UAV) dans l'espace aérien civil. En 2019, sans ignorer les situations locales différentes et la diversité de ces véhicules, nous sommes encore loin d'avoir résolu le problème de la compatibilité de ces activités et du transport commercial dans les espaces contrôlés.

2.5 À travers les cas évoqués, nous constatons un allongement du temps de réaction de l'OACI dans des domaines techniquement complexes et de surcroît politiquement sensibles. Les difficultés à appréhender en profondeur les aspects techniques retardent la résolution des aspects politiques. Les causes sont certainement multiples. Certaines d'entre elles tiennent au mauvais fonctionnement de l'interface entre les experts techniques et le niveau politique de l'Organisation. D'autres tiennent à la lourdeur des procédures internes conçues à une époque où l'on pouvait se permettre des temps de réaction plus longs.

2.6 Les ruptures technologiques présentes et à venir, notamment tous les sujets liés à l'évolution des technologies de l'information comme la cybersécurité, mais aussi le développement des automatismes et des outils de simulation (par exemple pour la certification) introduisent des concepts nouveaux que l'Organisation doit prendre en considération à tous les niveaux de ses processus de décision.

3. INTÉRÊT DE METTRE EN PLACE UNE COOPÉRATION PLUS EFFICACE ENTRE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE ET L'OACI

3.1 L'industrie met à disposition de nombreux experts au sein des structures de base du système de l'OACI. Pour ce qui concerne l'industrie aéronautique, l'ICCAIA est techniquement représentée dans une quarantaine de panels ou groupes de travail divers. Le problème n'est pas là. Une des faiblesses principales est l'inefficacité des processus de rétroaction du haut (Conseil, Commission, Comités du Conseil et même Secrétariat) vers le bas (panel, comités techniques, groupes de travail). Les experts réclament souvent des orientations dites « politiques » qu'ils n'obtiennent pas, tout simplement parce que ceux qui devraient les donner ont du mal à les formuler. Cette situation ralentit la réactivité de l'organisation et sa capacité à anticiper l'avenir.

3.2 Il est proposé de permettre que l'industrie aéronautique apporte un soutien plus efficace à l'OACI pour aider l'organisation à répondre aux défis de l'innovation technologique accélérée et de la transformation des modèles techniques, opérationnels, économiques et commerciaux. Évidemment, les acteurs doivent conserver leurs rôles institutionnels respectifs. Il s'agirait seulement de modifier les méthodes de travail et certaines procédures dans le cadre de la Convention de Chicago.

3.3 Ce ne sont pas des idées complètement nouvelles. Cela fait déjà quelques années que l'OACI essaie d'améliorer, voire d'intensifier, ses relations avec l'industrie, sans malheureusement qu'il y ait de progrès tangibles, même si les intentions existent. Il n'est plus possible de se limiter à un briefing

informel du Conseil une ou deux fois par an, ou la participation à des symposiums, où ni dans un cas, ni dans l'autre il n'y a de compte rendu ni de décision. Le moment est venu de mettre en place des actions concrètes.

3.4 L'industrie aéronautique elle-même, consciente du besoin, cherche à renforcer sa représentation institutionnelle à l'OACI à travers l'ICCAIA, mais peine à le faire. Compte tenu de l'importance du facteur temps et du caractère stratégique des décisions à prendre, il est indispensable que l'industrie soit représentée aux niveaux les plus élevés, c'est-à-dire des dirigeants exécutifs des principaux acteurs de l'innovation, ou à défaut des directeurs de l'ingénierie, de la recherche ou de la stratégie. De son côté l'OACI doit s'assurer que ses politiques ou ses projets réglementaires sont cohérents avec les stratégies des acteurs industriels.

4. PROPOSITION DE CRÉER UN CONSEIL CONSULTATIF DE L'INNOVATION

4.1 Comme cela existe dans d'autres organisations multilatérales, l'OACI doit pouvoir organiser des consultations formelles de l'industrie relatives aux politiques dans les différents domaines qui la concernent. À la vitesse où évolue l'aviation, le rythme triennal des Assemblées n'est pas suffisant. Les travaux d'experts dans les groupes de travail et les comités sont uniquement techniques. Il y a donc des processus de consultation à créer aux niveaux les plus élevés.

4.2 Que ce soit au niveau du Conseil ou du Secrétaire général, des instances comprenant les plus hauts représentants de l'industrie devraient pouvoir être consultées régulièrement sur la politique à suivre et l'évolution des stratégies d'innovation au sens le plus large du terme (c'est-à-dire incluant la technologie, les opérations et la formation). Pour mettre en place un tel dispositif, l'OACI pourrait s'inspirer de certaines initiatives comme les *challenges teams* mises en place à certaines occasions (cendres volcaniques par exemple), en s'assurant que la représentation est à un niveau suffisamment élevé.

5. PRINCIPES CLÉS POUR LES MODALITÉS DE GOUVERNANCE

5.1 L'Assemblée devrait approuver la résolution visant à créer Conseil de l'OACI de créer un Conseil consultatif de l'innovation (« *Innovation Consultative Board* », ICB) fonctionnant selon les principes suivants :

- a) Présidence : l'ICB serait présidé par un représentant de l'industrie aéronautique ;
- b) Membres : il comprendrait un nombre de membres inférieur à 20 en plus de son (sa) président(e). L'OACI serait représentée par le Président du Conseil. Le Président de la Commission de la navigation aérienne, le Secrétaire général et les Directeurs des Bureaux de la navigation aérienne et du transport aérien y seraient également invités ;
- c) Réunions : ne siégeant pas de façon permanente, il serait réuni de façon périodique dans les locaux de l'OACI (par exemple 2 fois par an) ainsi éventuellement que dans des circonstances exceptionnelles. Entre les réunions de l'ICB, un groupe de sherpas

pourrait être chargé d'organiser un suivi des réunions et la préparation des ordres du jour ;

- d) Coûts : son secrétariat pourrait être organisé conjointement entre l'industrie aéronautique et l'OACI, de façon à ne pas induire de coûts marginaux pour l'OACI ;
- e) Résultats : les réunions de l'ICB feraient l'objet de comptes rendus et de recommandations soumises au Conseil de l'OACI.

APPENDICE

RÉSOLUTION RECOMMANDÉE À L'ADOPTION DE L'ASSEMBLÉE

A40-xx : Création d'un Conseil consultatif de l'innovation

L'Assemblée,

Considérant que le secteur de l'aviation connaît des évolutions de plus en plus rapides, sur les plans de la technologie, des menaces et des attentes du public,

Considérant que les États et l'Organisation ont de plus en plus de difficultés à suivre l'accélération du rythme de ces évolutions,

Considérant qu'une association plus étroite à l'industrie, pas seulement au niveau des experts mais aussi au niveau des dirigeants exécutifs, pourrait leur permettre de réagir de manière plus rapide,

Crée un Conseil consultatif de l'innovation de haut-niveau (« Innovation Consultative Board », ICB) présidé par l'industrie aéronautique.

— FIN —