



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 21 : Programme des Nations Unies à l'horizon 2030 — Objectifs de développement durable (ODD)

**PROGRAMME DES NATIONS UNIES À L'HORIZON 2030 —
OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (ODD)**

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La 40^e session de l'Assemblée de l'OACI a adopté la résolution A40-21, *Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030*, qui démontre comment la réalisation des Objectifs stratégiques de l'OACI, en particulier par la mise en œuvre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB), contribue de manière significative à la réalisation du Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030. La présente note de travail rend compte des activités de l'OACI à l'appui des Objectifs de développement durable (ODD), ainsi que de la coopération et des partenariats établis avec des États et d'autres organes des Nations Unies en vue d'atteindre des cibles connexes.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) reconnaître l'importance de la solidarité internationale et des partenariats et mécanismes multilatéraux à l'appui d'une relance économique inclusive, durable et résiliente qui favorise le développement durable de l'aviation civile internationale et fait avancer la réalisation des ODD ;
- b) encourager les États membres à envisager d'apporter un appui plus important aux pays les moins avancés (PMA), aux pays en développement sans littoral (PDSL) et aux petits États insulaires en développement (PEID), notamment dans le cadre de l'aide au développement, de la coopération Sud-Sud et de la coopération triangulaire ;
- c) adopter la version révisée de la résolution de l'Assemblée figurant en appendice à la présente note.

<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 devraient être entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget ordinaire pour 2023-2025 et/ou de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le Plan d'activités 2023-2025 de l'OACI.

<i>Références :</i>	Résolution A40-21, Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030 Résolution A39-23, Initiative <i>Aucun pays laissé de côté</i> (NCLB) A/RES/70/1, Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 Plan d'activités de l'OACI pour 2023-2024-2025 <i>Doc 10140, Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2019)</i>
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 Une aviation civile internationale sûre, sécurisée, efficace, viable et durable est une pierre angulaire du développement socio-économique à l'échelle mondiale, en particulier dans les pays les moins avancés (PMA), les pays en développement sans littoral (PDSL) et les petits États insulaires en développement (PEID). La pandémie de COVID-19 a occasionné des perturbations majeures et sans précédent de la circulation des passagers et du fret, qui ont en retour ralenti la croissance économique.

1.2 En raison de la pandémie, les progrès accomplis dans beaucoup de domaines liés au développement durable ont été interrompus ou anéantis, d'où une aggravation des difficultés à atteindre les ODD dans le cadre de la *Décennie d'action*. Le secteur de l'aviation reste pourtant un catalyseur essentiel des 17 ODD et des 169 cibles sous-jacentes du Programme 2030 et appuie la *Décennie d'action*. La mise en correspondance analytique de la façon dont les travaux de l'OACI relatifs à ses Objectifs stratégiques appuient les ODD révèle très clairement à quel point les Objectifs stratégiques et les ODD sont intimement liés¹. D'autres ressources, comme le rapport² sur les avantages de l'aviation et le rapport³ de l'ATAG intitulé « Avantages au-delà des frontières », renforcent le message général concernant la contribution de l'aviation à la réalisation des objectifs du Programme 2030.

1.3 Conformément à la résolution A40-21 de l'Assemblée générale, intitulée « *Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030* », et compte tenu de l'urgence et de l'ambition de la « *Décennie d'action* », l'OACI reste fermement résolue à coopérer étroitement avec les États et les autres parties prenantes pour appuyer la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030. Dans le cadre du Programme 2030, l'OACI est une observatrice officielle du Groupe d'experts des Nations Unies et de l'extérieur chargé des indicateurs relatifs aux Objectifs de développement durable, ainsi que l'institution responsable de l'indicateur ODD 9.1.2, Nombre de passagers et volume de fret transporté, par mode de transport. Les données et les analyses fournies par l'OACI sont prises en compte dans le rapport mondial annuel sur l'état d'avancement des ODD et dans la plate-forme en ligne de l'ONU pour le suivi des progrès en direction des ODD.

2. MISE À JOUR SUR LES CONTRIBUTIONS DE L'AVIATION À L'ATTEINTE DES ODD

2.1 Promotion des avantages de l'aviation à l'appui des ODD

2.1.1 En 2020, la pandémie de COVID-19 a paralysé le transport aérien international d'une manière sans précédent. L'OACI a réuni ses 193 États membres et les parties prenantes du secteur de l'aviation, qui ont conjointement fait preuve d'une collaboration transsectorielle internationale conduisant

¹ <https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/pages/sdg.aspx>.

² <https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2019-web.pdf>

³ <https://aviationbenefits.org/>

à la série de rapports et d'orientations de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) concernant la « reconnexion du monde ».

2.1.2 En reconnaissance de l'importance de l'aviation dans les efforts de relance à la suite de la pandémie de COVID-19, l'OACI a été invitée aux réunions du Comité exécutif (CE) et du Comité des plénipotentiaires (CD) des Nations Unies qui ont eu lieu en juin et juillet 2020. Lors de ces réunions, l'OACI a proposé un certain nombre de recommandations, qui ont conduit à l'inclusion d'une perspective de l'aviation civile dans la note de synthèse du Secrétaire général de l'ONU sur la COVID-19 et la transformation du tourisme, publiée en août 2020.

2.1.3 De plus, l'OACI a participé à la deuxième Conférence des Nations Unies sur le transport durable, qui s'est tenue à Beijing (Chine) en octobre 2021, et a joué un rôle actif dans les préparatifs de fond de la Conférence, notamment en apportant sa contribution au rapport interinstitutions de la Conférence et aux notes conceptuelles thématiques. Environ 1 000 participants représentant plus de 130 gouvernements, le système des Nations Unies et les parties prenantes se sont joints à l'événement en personne, et des milliers d'autres y ont participé de façon virtuelle à partir des quatre coins du monde. Sept chefs d'État et de gouvernement ont pris la parole lors de la conférence, de même que 44 ministres et autres hauts représentants gouvernementaux.

2.1.4 Depuis l'adoption de la résolution A40-21, l'OACI continue de contribuer aux examens thématiques du Forum politique de haut niveau sur le développement durable (HLPF), qui se tient chaque année sous les auspices du Conseil économique et social des Nations Unies (ECOSOC). En 2021, l'OACI a été invitée à organiser une activité parallèle en marge du HLPF pour souligner l'importance d'un redémarrage et d'une relance durables et résilients de l'aviation en vue de la reprise de l'économie mondiale, notamment des voyages, du commerce et du tourisme.

2.1.5 La participation active de l'OACI à divers forums et à des publications et rapports dirigés par l'ONU a donné l'occasion de renforcer la sensibilisation aux ODD et d'inspirer la mise en œuvre de mesures accélérées dans l'industrie de l'aviation. L'OACI a participé, en prononçant des allocutions, à des événements d'envergure liés à l'industrie des transports, et a vigoureusement défendu l'importance de l'aviation et des activités de l'OACI à l'appui du développement durable dans le cadre d'initiatives d'entités de premier plan, notamment celles de l'ONU, le Forum économique mondial (FEM), le Consortium « Mobilité durable pour tous » (SuM4All), ainsi que le secteur privé et les établissements de recherche. La publication de déclarations conjointes, la participation à des groupes de travail et la conclusion d'accords avec des entités des Nations Unies dans le contexte de la pandémie de COVID-19, ainsi qu'avec l'Union postale universelle (UPU), l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), entre autres, ont joué un rôle clé dans la sensibilisation au rôle de l'aviation dans les efforts de relance à la suite de la COVID-19.

2.2 Renforcement des partenariats pour atteindre les Objectifs de développement durable et les Objectifs stratégiques de l'OACI

2.2.1 Le Programme de développement durable à l'horizon 2030 est en soi un partenariat mondial ambitieux pour le développement axé sur des objectifs économiques, sociaux et environnementaux. Renforcés dans la résolution A40-21, les partenariats sont considérés par l'OACI comme de puissants catalyseurs qui aident considérablement l'Organisation à accélérer et à intensifier ses efforts pour améliorer l'efficacité, l'efficacité et l'impact de son travail.

2.2.2 Durant le triennat 2020-2022, le renforcement de la coopération, de la coordination et de la collaboration avec les partenaires et les parties prenantes a été mentionné dans quelque 38 résolutions de l'Assemblée en vigueur. Les partenariats améliorent les gains d'efficacité et peuvent permettre de réaliser des économies de coûts et d'échelle, d'optimiser les ressources, d'éviter les doubles emplois et d'élargir la portée de nos travaux techniques et de notre expertise. Les partenariats revêtent une importance particulière pour le succès de la mobilisation des ressources. En réponse à diverses évaluations internes et à un audit externe, et compte tenu de la place accordée à ce sujet par l'Assemblée et le Conseil, d'importants progrès ont été accomplis dans la façon dont l'OACI aborde les questions liées à la formation et à la gestion des partenariats de sorte à améliorer la transparence, la bonne gouvernance et la responsabilisation, suite à l'élaboration des *Éléments indicatifs sur le cadre de partenariat de l'OACI* et à la révision des *Directives du Secrétariat général sur les accords, les protocoles d'accord et les dispositifs similaires (GSI)*. Les éléments indicatifs, qui complètent la *Politique de l'OACI sur les interactions avec des parties externes* et les GSI révisées, fournissent au personnel du Secrétariat des orientations internes sur les politiques, les processus et les procédures liés aux activités de partenariat.

2.2.3 De plus, la plate-forme des partenariats de l'OACI a été lancée en 2021. Cette plate-forme sert de répertoire organisationnel des partenariats et des relations de collaboration de l'OACI. La base de données consolidée contient notamment des profils de partenariats par Objectif stratégique, domaine fonctionnel et type d'accord.

2.2.4 Dans le cadre des activités actuelles de l'OACI ayant trait aux partenariats et aux collaborations à l'appui de sa mission fondamentale, de nouveaux partenariats ont été facilités entre l'OACI et des entités de premier plan, et ils englobent notamment des accords conclus avec l'Organisation internationale du travail (OIT), le Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF), le Programme alimentaire mondial (PAM), l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) et le Forum économique mondial (FEM). Durant cette période, bien nombre des activités de partenariat de l'OACI ont mis l'accent sur la lutte contre la COVID-19 et ont visé à renforcer les capacités d'exécution de l'OACI, la communication et la sensibilisation, et à créer des possibilités de financement.

2.2.5 Suite à l'invitation à se joindre au Groupe des Nations Unies sur le développement durable (UNSDG) et conformément à la résolution A40-21, le Secrétariat de l'OACI mène, avec le Bureau de coordination du développement des Nations Unies (DCO) et quelques-uns de ses membres, des discussions visant à évaluer diverses considérations concernant l'adhésion de l'OACI à ce groupe. L'UNSDG sert de forum de haut niveau pour l'élaboration de politiques et la prise de décisions conjointes, et il guide, appuie et supervise la coordination des opérations de développement dans 162 pays et territoires. L'adhésion à l'UNSDG permet d'accéder au fonds fiduciaire multi-partenaires de l'ONU, doté de plusieurs millions d'USD et destiné à financer la mise en œuvre des programmes, notamment dans les PMA, les PDSL et les PEID. Aujourd'hui, l'UNSDG réunit 36 entités de l'ONU et des organismes connexes, qui œuvrent ensemble pour produire des résultats en matière de développement durable. La collaboration avec l'UNSDG pourrait mener à une inclusion plus systématique de l'OACI et de l'aviation dans les délibérations pertinentes sur les stratégies et les travaux de politique de l'ONU.

2.2.6 Par ailleurs, il convient de ne pas perdre de vue l'importance que revêt l'innovation, dans le secteur de l'aviation, pour susciter des partenariats efficaces au profit de l'industrie aéronautique. À cet égard, l'organisation du Forum consultatif OACI-industrie (ICF) ainsi que la tenue de sa réunion inaugurale et de sa deuxième réunion sur les carburants d'aviation durables (SAF) et les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF), qui ont eu lieu respectivement en 2021 et 2022, ont été des mesures inédites mais essentielles pour établir un dialogue avec les parties prenantes de l'industrie afin de cerner les défis les plus importants auxquels cette dernière est confrontée en matière d'innovation.

2.3 **Renforcement de l’aviation durable grâce à une planification et à une surveillance rigoureuses sur les plans mondial, régional et national**

2.3.1 En 2019, le Secrétariat a élaboré, à l’intention des États, un projet d’orientations pour l’établissement d’un cadre national de planification de l’aviation, comme moyen de coordonner, de privilégier et de gérer de façon cohérente et durable le développement du système de transport aérien d’un État. Le cadre comprend les éléments essentiels d’un plan directeur de l’aviation civile (CAMP) qui vise à traiter l’interaction des divers aspects de l’aviation au niveau de l’État, en ce qui concerne notamment la capacité et l’efficacité, la sécurité, la sûreté et la facilitation du transport aérien, et donne une vue d’ensemble des liens avec d’autres processus de planification aux niveaux national, régional et mondial, afin de garantir la conformité de la mise en œuvre aux objectifs généraux de développement national de l’État.

2.3.2 Dans la foulée de l’élaboration des orientations susmentionnées, l’OACI s’est lancée dans la mise au point et en œuvre du projet de conception et de prestation d’un nouveau cours de l’OACI sur l’établissement des plans directeurs de l’aviation civile (CAMP). Cet engagement offre aux responsables du développement durable d’une autorité de l’aviation civile et d’autres entités gouvernementales une formation de qualité, axée sur les compétences, en vue de l’élaboration de CAMP qui favorisent le développement global et durable du système d’aviation civile d’un État, d’une manière qui cadre avec les objectifs de développement économique et social de ce dernier et avec le *Programme de développement durable à l’horizon 2030*. Compte tenu de la pandémie de COVID-19, le Secrétariat s’emploie à actualiser les orientations du Cadre national de planification de l’aviation concernant les plans de résilience et de préparation.

2.3.3 Par ailleurs, avec l’appui du Conseil et de la 39^e Assemblée, l’OACI a procédé en 2019 à une analyse des besoins en matière d’aviation des petits États insulaires en développement du Pacifique (PEIDP). Depuis la publication de cette analyse, une feuille de route pour la mise en œuvre du rapport sur les PEIDP a été élaborée en tenant compte des recommandations formulées dans l’analyse et diverses mesures de suivi de la feuille de route continuent d’être mises en œuvre.

3. **CONCLUSION**

3.1 Afin de défendre plus fermement les interconnexions entre l’amélioration des systèmes de transport aérien et la réalisation du Programme 2030, l’OACI invite ses États membres à continuer de positionner l’aviation en tant que catalyseur des ODD et à faire référence à ces derniers dans leurs plans nationaux relatifs à l’aviation. Les États membres sont encouragés à tirer parti de la possibilité de présenter des examens nationaux volontaires lors du Forum politique de haut niveau sur le développement durable et à inclure l’aviation dans leurs rapports destinés au Forum.

3.2 Les États membres sont aussi encouragés à envisager d’apporter un appui plus important aux PMA, aux PDSL et aux PEID, notamment dans le cadre de l’aide au développement, de la coopération Sud-Sud et de la coopération triangulaire dans le contexte de l’aviation, conformément aux résolutions A40-21 et A40-22 — *Mobilisation des ressources* — de l’Assemblée.

APPENDICE

PROJET DE RÉOLUTION DE L'ASSEMBLÉE

~~A40-21~~ A41/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 (PEID), un lien vital avec le reste du 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,

Reconnaissant que le Forum politique de haut niveau des Nations Unies pour le développement durable est la tribune principale où les États font le point, par l'intermédiaire des examens nationaux volontaires, sur les progrès et les défis annuels de la mise en œuvre en vue de la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) à un niveau national,

Reconnaissant l'importance des cadres mondiaux pour soutenir les objectifs stratégiques de l'OACI,

Reconnaissant l'importance de la mise en œuvre effective des initiatives et des plans régionaux et nationaux basés sur les cadres mondiaux,

Sachant qu'il est essentiel de définir un lien clair entre des plans et stratégies de développement national plus larges, et des politiques, plans et cadres relatifs à l'aviation civile pour faciliter la hiérarchisation et l'affectation optimale des ressources à l'aviation,

Rappelant la crise mondiale inédite causée par la pandémie de COVID-19, qui a déstabilisé l'industrie aéronautique, avec des répercussions profondes sur ses effectifs, et entravé la mise en œuvre du Programme 2030 et l'avancement des objectifs de développement durable,

Reconnaissant l'importance que revêtent la solidarité internationale et les partenariats et mécanismes multilatéraux dans l'appui à une relance économique inclusive, durable et résiliente qui favorise le développement durable de l'aviation civile internationale et promeut les ODD,

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 le Secrétaire général, 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 rendre compte de l'aviation, en tant que catalyseur du développement durable, dans leurs examens nationaux volontaires, en établissant des liens avec d'autres ODD pertinents ;
4. *Encourage* les États membres à inclure des références claires aux ODD des Nations Unies dans leurs plans nationaux pertinents, l'objectif étant de mettre en évidence la contribution de l'aviation aux ODD et aux économies nationales ;
5. *Prie instamment* les États membres de renforcer leurs systèmes de transport aérien en mettant en œuvre les SARP et les politiques de l'OACI d'une 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 ;
6. *Encourage* les États membres à veiller à la définition d'un lien clair entre leur plan de développement national et leurs politiques, plans et stratégies nationaux en matière d'aviation civile, ainsi que les plans et programmes sous-jacents pertinents ;
7. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que les cadres de travail et les capacités soient élaborés et mis en œuvre comme il convient et à ce que des structures de partenariat et de collaboration aux niveaux national, régional et international soient mises en place pour assurer la résilience du secteur de l'aviation civile face aux futurs défis mondiaux afin que l'aviation soit en mesure de continuer à contribuer à la réalisation des ODD ;

8. *Encourage* les États membres à intensifier leurs efforts en matière de collaboration et de partenariats efficaces pour appuyer le développement de l'aviation civile plus particulièrement dans les PMA, les PDSL et les PEID, notamment dans le cadre de l'assistance au développement, de la coopération Sud-Sud et de la coopération triangulaire ;

9. *Encourage* les États membres à renforcer la résilience de leurs systèmes aéronautiques en incluant, dans leurs politiques, leur planification et leurs opérations dans le domaine de l'aviation, des plans de préparation aux crises et des mesures de gestion du risque pour contribuer à maintenir la mobilité essentielle des voyageurs et du transport de biens critiques en cas de crise, tout en garantissant la sécurité des travailleurs de l'aviation ;

610 *Charge* le Secrétaire général 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 ;

711 *Charge* le Secrétaire général 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 ;

812 *Charge* le Secrétaire général 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 ;

913 *Demande* au Secrétaire général 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 ;

4014 *Déclare* que la présente Résolution remplace la résolution ~~39-25~~A40-21 sur le Programme *de développement durable* des Nations Unies à l'horizon 2030 — ~~Objectifs de développement durable~~.