



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**SIXIÈME REUNION DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE L'AVIATION CIVILE DE LA RÉGION
AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI-DGCA/6)**

(Brazzaville, Congo, 2-4 novembre 2016)

Point 6 de l'ordre du jour: DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN

**TRAVAIL DE L'OACI POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU
TRANSPORT AÉRIEN**

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Cette note de travail porte sur le travail prioritaire de l'OACI au titre de l'objectif stratégique – Développement économique du transport aérien, qui vise à renforcer les capacités des Etats à améliorer la connectivité aérienne, créer plus d'opportunités d'affaires concurrentielles, accroître les choix et les avantages du consommateur et réduire le fardeau financier et les coûts pour les fonctions réglementaires de supervision; et b) permettre à l'aviation de servir de moyen efficace de développement économique, et en particulier accroître l'accessibilité au financement pour le développement d'infrastructures aéronautiques et l'investissement à la connectivité aérienne. Cette note résume les progrès accomplis dans le suivi des travaux de la 6^{ème} Conférence Mondiale des Transports Aériens (AT Conf/6) relativement à la réglementation et à la politique de transport aérien ainsi que la gestion et le financement des infrastructures. Elle présente également le travail de l'OACI sur l'analyse des données en aviation qui se focalise sur les données denses/énormes et les outils d'analyse commerciale et les prévisions de trafic aérien avec la création de modèle de coentreprise à des niveaux spécifiques de projet et ce, en collaboration avec les partenaires. La conférence est invitée notamment à soutenir de manière proactive le travail de l'OACI en matière de développement du transport aérien et à encourager des contributions au Fonds du transport aérien pour l'exécution de divers projets dans ce domaine.

Objectif stratégique corrélatif de l'OACI: Développement économique du transport aérien.

1. INTRODUCTION

1.1 Le Développement Economique du Transport Aérien constitue l'un des objectifs stratégiques de l'OACI. Tel qu'il est décrit dans le plan d'activité de l'OACI pour 2017-2018-2019, la suppression des entraves à la durabilité économique du transport aérien et l'élévation de la priorité donnée à l'aviation dans le financement sont les objectifs ultimes de cet objectif stratégique. Les Etats peuvent utiliser l'aviation comme un outil efficace de

développement en la plaçant au centre d'un cadre de développement national ou régional et le financement international pour le développement, ce qui conduirait :

- a) A améliorer la connectivité aérienne ;
- b) A créer d'avantage d'opportunité d'affaires concurrentiels ;
- c) D'accroître les avantages et les choix du consommateur, et en même temps
- d) Réduire le fardeau financier et le coût pour les Etats dans l'exercice de leurs fonctions réglementaires de supervision ;

La livraison des résultats au titre de l'objectif stratégique contribuera à la croissance des activités aéronautiques et à l'efficacité du transport aérien et partant, à l'économie mondiale et à l'expansion du tourisme et des échanges commerciaux.

2. ÉTAT DU TRANSPORT AÉRIEN DANS LES RÉGIONS AFI

2.1 Les transporteurs aériens africains ont enregistré 2,4% d'augmentation annuelle de leur revenu kilomètre passager (RPK) en 2015, comparé à +0,7% l'année précédente de 2011 à 2013, le RPK annuel a connu une croissance accélérée sur une période de trois ans. En 2014, la croissance a fléchi en raison de la pandémie Ebola en Afrique occidentale. En 2015 la croissance a été soutenue par l'essor des transporteurs aériens tels que Ethiopian Airlines (+12,7 pourcent), Royal Air Maroc (+9,0 pourcent) et Air Algérie (+14,2 pourcent). Ces transporteurs aériens ont agrandi leur réseau et ont bénéficié du développement continu des industries de commerce international. Toutefois, l'Afrique du Sud qui est le plus grand marché africain a montrer un fléchissement de -1,7 pourcent en 2015. Les compagnies aériennes d'Afrique du Sud, de l'Ethiopie et de l'Egypte représentent 53,7 pour cent du trafic passager total en Afrique et ont montré une variation respectivement de -1,7 pourcent, +12,6 pourcent et +2,5 pourcent en terme de RPK.

2.2 Le trafic international des transporteurs aériens en Afrique représentait 85,0% du RPK total des compagnies aériennes africaines et enregistrait une croissance annuelle de 2,3% en 2015. L'Afrique du Sud est le plus grand marché intérieur en Afrique avec 56,7% de trafic intérieur en Afrique. Le trafic intérieur en Afrique a accusé une croissance de +2,7% en RPK en 2015 avec une capacité croissante de +2,7%.

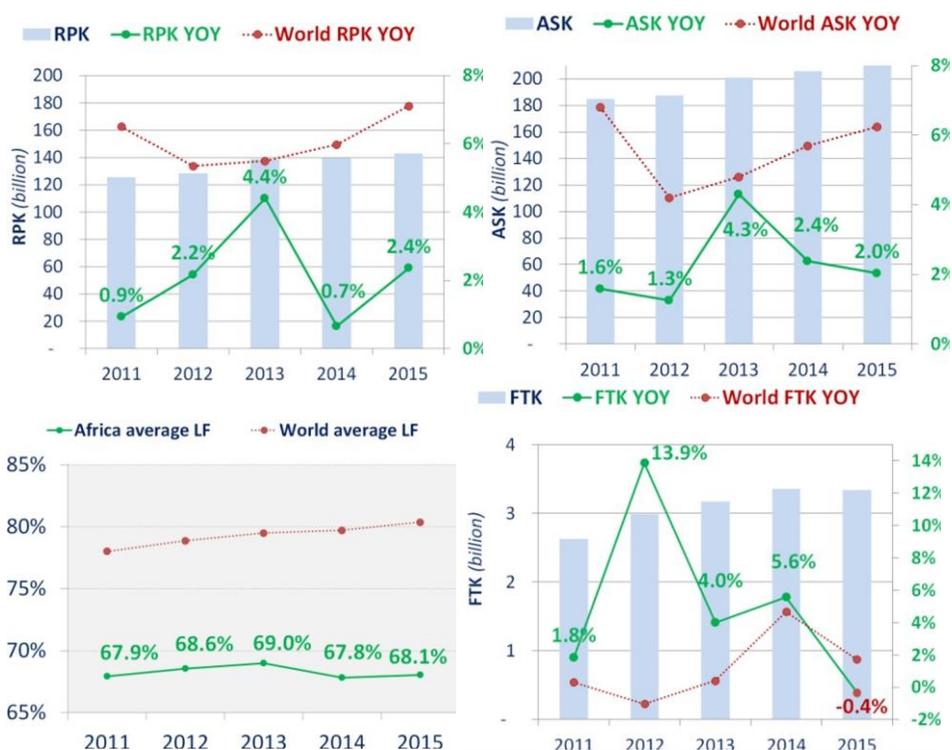
2.3 Les compagnies aériennes africaines ont accrues leur capacité en terme de siège kilomètre (ASK) de +2,0 pourcent en 2015, soit une baisse de 0,4 pourcent comparé à la croissance de 2014 qui est (+2,4 pourcent), soit une régression du taux de croissance moyenne durant les années 2011 et 2012. La capacité en ASK a augmenté de +1.9 pourcent pour les services aériens internationaux et de +2,7 pourcent pour les services intérieurs. En termes absolus, les Etats qui ont contribué à la plus grande augmentation en capacité sont : l'Ethiopie (+12,4%) et le Maroc (+9,6 %). Le coefficient de remplissage passagers total a légèrement augmenté en 2015 par rapport à 2014, atteignant 68,1% par rapport aux 67,8% pour l'année précédente. Le coefficient de remplissage passagers était de 67,5% pour les services internationaux et 71,5% pour les vols intérieurs.

2.4 Le trafic fret assuré par les transporteurs aériens africains a accusé une baisse de 0,4% en termes de tonnes kilomètres fret (FTK), comparé à +5,6% en 2014. Le marché de fret aérien assuré par les transporteurs africains est essentiellement international et national par les transporteurs d'Ethiopie, de l'Afrique du Sud et d'Egypte représentant 75,1% du trafic aérien, qui a enregistré des taux de croissance annuelle de +29,3%, -15,6% et -5,2% respectivement.

2.5 L'aviation n'est pas simplement un moteur important de croissance économique pour

les Etats, mais c'est aussi un important catalyseur de la croissance du tourisme et des échanges commerciaux. Par association, cela rend la connectivité aérienne un important facteur indispensable au tourisme dans nombre d'Etats, particulièrement les Etats les moins avancés, les Etats en développement enclavé et les petits Etats insulaires. L'Aviation est également un important mode de transport pour le commerce mondial étant donné que près d'un tiers des échanges commerciaux mondiaux en termes de valeur sont transportés par voie aérienne. Par ailleurs, plus de la moitié des touristes internationaux arrivent à leur destination par voie aérienne. En 2015, l'incidence économique mondiale (directe, indirecte, induite et tourisme) est estimée à 2.7 trillions des Dollars Etats-Unis (ÉU), soit l'équivalent de 3,5% du Produit Intérieur Brut mondial (PIB). L'industrie du transport aérien génère 63,5 millions d'emplois de par le monde.. L'industrie du transport aérien en Afrique (directe, indirecte induite) a généré 1,1 million d'emplois environ et a contribué pour 38,2 milliards de dollars ÉU au produit intérieur brut en Afrique, soit 1,7% de l'économie.

2.6 Un aperçu des tendances et faits nouveaux dans l'industrie est donné dans http://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Overview_of_Regulatory_and_Industry_Developments_in_International_Air_Transport.pdf.



3. DÉBATS

3.1 RÉGLEMENTATION ET POLITIQUE DU TRANSPORT AERIEN

3.1.1 Au cours des dernières années, le travail de l'OACI a souvent été axé sur la mise en œuvre des recommandations adoptées par la 6^e conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6, mars 2013). Le travail de suivi a été assuré par le groupe d'experts versés dans la réglementation du transport aérien (ATRP)¹. La 39^{ème} session de l'OACI a entériné le

¹ Politique et éléments indicatifs sur la Réglementation Economique du Transport aérien international (Doc 9587, version provisoire) et Manuel de Réglementation du Transport aérien International (Doc 9626, version provisoire) sont disponibles au

futur plan de travail de l'organisation pour la période triennale 2017 à 2019 comportant des activités dans le cadre du programme de travail.

3.1.2 **Vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien**

Le Conseil a adopté la vision à long terme en juin 2015 qui a été diffusée aux Etats membres (lettre aux Etats 2015/54), en tant qu'orientation pour l'atteinte des objectifs de libéralisation. Les Etats ont été encouragés à tenir compte et à appliquer la vision au moment d'élaborer leur politique et pratique réglementaire.

3.1.3 **Accès au marché, fret aérien, contrôle et propriété des transporteurs aériens**

Le travail sur l'élaboration d'accords internationaux sur ces questions a été entrepris par l'ATRP, et la tâche de rédaction est actuellement assurée par un groupe de travail institué par le groupe d'experts. Même si des progrès ont été accompli il y a des points de vue divergents quant à la manière d'interpréter plusieurs dispositions clés telles que les droits de trafic et les sauvegardes. Toutefois, les discussions lors des réunions du groupe de travail ont permis d'avoir une meilleure compréhension des diverses perspectives et des options disponibles outre le fait d'avoir bien orienté les travaux.

3.1.4 Le groupe de travail ATRP a pour tâche de produire le projet de texte final des accords de libéralisation d'ici fin 2016 ou début 2017. Il est envisagé que le projet de texte sera revu par la prochaine réunion du groupe d'experts (ATRP/14, juin 2017) et ses résultats seront soumis pour examen par le comité de transport aérien et le Conseil. Sous réserve des résultats de ce qui précède, les Etats membres seront consultés sur le projet de texte des accords avant de les finaliser.

3.1.5 **Concurrence équitable.** L'OACI a axé ses efforts sur les outils de développement en vue d'améliorer la transparence dans les règles sur la concurrence et promouvoir la coopération, le dialogue et la compatibilité réglementaire à cet égard. Un recueil de politique/pratique (national ou régional) a été compilé et est maintenant disponible à <http://www.icao.int/sustainability/compendium/Pages/default.aspx>. Une tribune d'échange sur les règles régissant la concurrence a également été offerte lors de ces différentes réunions, notamment le 3^{ème} symposium de transport aérien de l'OACI (Montréal, IATS, mars 2016). Le rapport synthétique sur l'IATS est disponible au lien <http://www.icao.int/Meetings/iats2016/Pages/default.aspx>.

3.1.6 **Protection du consommateur.** Un jeu de principes de base pour la protection du consommateur a été entériné par le Conseil en juin 2015 (lettre aux Etats 2015/60). Ces principes de base visent à fournir une orientation de haut niveau aux Etats ainsi qu'aux parties prenantes concernées pour s'assurer que les passagers aériens seront dûment protégés dans les trois phases de leur voyage. Les Etats et les parties prenantes concernées sont encouragés à fournir une rétroaction à l'OACI sur leur expérience quant à l'application de cette directive.

3.1.7 **Évènement ICAN.** Le huitième évènement de négociation des services aériens de l'OACI (ICAN2015) s'est tenu en Antalya (Turquie) du 19 to 23 octobre 2015. Cet

évènement a enregistré une participation record de 800 délégués venant de 95 Etats/territoires et un groupe régional. Au total, 585 réunions bilatérales formelles et informelles ont été tenues. Ces réunions ont permis de signer ou d'apposer les initiales sur près de 550 accords (y compris de nombreux accords de ciel ouvert) et d'arrangements tels que des (mémoires d'entente, comptes rendus de réunions ou procès-verbaux convenus des réunions). Cette année, ICAN 2016 se tiendra à Nassau (Bahamas), du 5 au 9 décembre 2016, avec des services et d'autres thèmes ajoutés tels que les opportunités de faire des affaires pour les entités commerciales participantes et les ateliers des études de cas sur des sujets thématiques d'intérêts pour les participants. Vous trouverez les informations détaillées à <http://www.icao.int/Meetings/ICAN2016/Pages/default.aspx>.

3.1.8 **Soutien aux initiatives régionales en matière de libéralisation:** l'OACI a continué de soutenir et de collaborer avec la Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC) sur la libéralisation du transport aérien dans la région AFI par la promotion de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro (DY). L'OACI tient à féliciter les Etats africains pour l'adoption d'un marché unique de transport aérien en Afrique (SAATM) à l'horizon 2017 et voudrait encourager les Etats africains à prendre en compte et à appliquer sa vision à long terme au moment d'élaborer leur politiques et pratiques réglementaires du fait que cela faciliterait la mise en œuvre de la D Y.

3.1.9 Dans le cadre de son initiative *Aucun pays mis de côté*, l'OACI a également fourni une assistance ciblée aux Etats africains dans le domaine du transport aérien en fonction de leurs besoins et de leurs réalités locales. Par exemple, pour favoriser le développement du fret aérien en Afrique, une *Déclaration sur le Développement du Fret aérien* a été adoptée à Lomé (Togo) en août 2014. Dans le même ordre d'idées, la *Déclaration sur le Développement du Transport aérien en Afrique* a été adoptée à Antananarivo (Madagascar), en mars 2015 (<http://www.icao.int/sustainability/Pages/Declarations-and-Statements.aspx>). A cet égard, la 25^e session plénière de la CAFAC tenue au Caire en décembre 2015 a décidé d'adopter ces déclarations en vue de leur mise en œuvre. Enfin, le secrétariat de l'OACI a conçu un système en ligne dénommé *Système de plan d'action du Transport aérien* (SATAPS), par lequel les Etats sont encouragés à télécharger des informations sur leur état de mise en œuvre de ces déclarations.

3.2 GESTION DES INFRASTRUCTURES

3.2.1 La croissance rapide du trafic aérien va accentuer la pression sur les infrastructures aéronautiques actuelles (voire paragraphe 3.3.5). D'après le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA), il est prévu que 24 aéroports en Afrique seront saturés à l'horizon 2020.

3.2.2 Malgré cette croissance potentielle, il est toujours difficile aux Etats et aux parties prenantes aéronautiques en Afrique d'avoir accès aux crédits et/ou d'assurer le financement pour la modernisation et l'agrandissement de leurs infrastructures (telles que les aéroports, les postes, les équipements de télécommunication, les entrepôts de fret aérien, la météorologie, etc.). Par exemple sur plus de 50 projets au titre du PIDA, l'aviation civile ne compte pas plus de trois projets relatifs à la libéralisation du transport aérien, au renforcement des capacités et à l'aménagement des aéroports et des installations de navigation aérienne. Seuls sept (7) Etats africains ont reçu 18% de toute l'assistance au développement (ODA) pour les projets liés à l'aéronautique.

3.2.3 Comme résultats du Forum Mondial de l'Aviation de l'OACI (IWAF), tenu le 26 septembre 2016, une demande pressante a été faite à l'endroit des institutions financières d'alléger les contraintes liées au financement dans le secteur aéronautique, y compris les investissements en infrastructures de qualité, et d'envisager la faisabilité de créer des pools d'investissement et une place des marchés financiers où l'on pourrait consolider et faire la promotion des projets de caractère aéronautique.

3.2.4 Il n'existe pas d'accords de financement pour l'application des mises à niveau par

blocs du système de l'aviation (ASBU). A cet égard, un groupe de travail multidisciplinaire sur les problèmes économiques que cause la mise en œuvre des ASBU (MDWG-ASBU) a établi des rapports sur la manière de procéder à des analyses coût/bénéfices, des études de cas et des analyses de l'impact économique, ainsi que des modes de financement. Le groupe d'experts de l'économie des aéroports et de l'économie des services de navigation aérienne ont été chargés d'élaborer des éléments indicatifs sur la base de ces rapports qui seront incorporés dans l'édition 2019 du plan mondial de navigation aérienne (GANP).

3.2.5 S'agissant des incitations à la mise en œuvre des ASBU, il a été conclu que :

- a) L'actuel document *Politique de l'OACI sur les Redevances des aéroports et des Services de Navigation aérienne* (Doc 9082) n'est pas assez étoffé pour couvrir les incitations financières; et
- b) De nouveaux éléments indicatifs doivent être élaborés sur le rôle ou l'utilisation éventuelle des incitations d'ordre opérationnel en tant que partie de l'évaluation des avantages économiques et de la performance, et ces éléments seront également inclus dans l'édition 2019 du plan mondial de navigation aérien (GANP).

3.2.6 Un rapport actualisé sur l'économie des aéroports est disponible sur le site de l'OACI <http://www.icao.int/sustainability/Pages/eap-im-airports.aspx>. en explorant les voies et moyens de financer le développement des infrastructures aéronautiques tel que préconisé par la conférence ATConf/6, de nombreuses recherches ont été effectuées sur l'expérience des Etats dans l'élaboration de divers modèles de Partenariats Public-Privé (PPP) pour des projets d'infrastructures (<http://www.icao.int/sustainability/Pages/im-ppp.aspx>).

3.2.7 Un sondage a été effectué en 2015 sur l'état de mise en œuvre des politiques de l'OACI en matière de redevances aéronautiques. Il ressort de cette étude que la plupart des 83 Etats /territoires (traitant 84 % du nombre total de vols au départ en 2014) ont suivi les politiques² de l'OACI. Ce résultat peut servir de base pour mesurer les progrès accomplis dans le cadre de l'initiative *Aucun pays mis de côté*.

3.2.8 Pour aider les Etats dans la gestion et l'exploitation des aéroports qui ne sont pas économiquement viables, mais qui sont nécessaires en tant que partie intégrante du réseau de transport aérien pour des raisons de sécurité, de sûreté et de considérations socioéconomiques, l'AEP travaille à la clarification des actuels éléments indicatifs de l'OACI sur la question afin de faciliter la gestion et l'exploitation de ces aéroports tout en souscrivant aux principes de base de l'OACI sur la fixation des redevances consignés dans le Doc 9082.

3.2.9 En coopération avec l'OACI, une conférence de l'ACI sur les investissements aéroportuaires s'est tenue du 2 au 4 décembre 2015 à New Delhi (Inde) à laquelle ont pris part les responsables de la réglementation au niveau des Etats, les exploitants des aéroports, les compagnies aériennes et des investisseurs pour discuter des questions de financement du développement des infrastructures ainsi que de la réglementation et de la supervision économique. Une seconde conférence sur le même thème « Créer les conditions pour répondre à la demande future » se tiendra cette année, du 6 au 8 décembre à Goa (Inde).

3.3 ANALYSES ET DONNÉES AÉRONAUTIQUES

² The survey results are available at:

<http://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Survey%20on%20States%20%20Implementation%20of%20ICAOs%20Policies%20on%20Charges%20for%20Airports%20and%20Air%20Navigation%20Services.pdf>

3.3.1 Le programme statistique de l'OACI a été modernisé en tant que partie de l'initiative (EDM), qui vise à harmoniser les différentes sources de données au niveau de l'organisation en utilisant des tableaux de référence type et de taxonomies en créant un répertoire holistique de données transfonctionnelles.

3.3.2 En même temps, l'OACI a créé une coentreprise au niveau du projet spécifique en partenariat avec les institutions des Nations Unies, les organisations internationales et des instituts d'enseignement supérieur plutôt qu'en exécutant un projet toute seule. Par exemple, un projet avec l'Union Postale Universelle (UPU), la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le Développement (CNUCED) et le Forum International du Transport (ITF) et l'Organisation de développement et de coopération Economique (OCDE) a été initié pour évaluer les liens entre le commerce électronique, les expéditeurs et le fret aérien afin d'identifier les contraintes réglementaires et autres qui contribuent à la faible part du fret aérien dans un marché en ligne qui s'accroît rapidement.

3.3.3 **Données denses/énormes.** Au cours des dernières années, des jeux de données deviennent de plus en plus énormes et complexes, ce qui les rend ingérables pour les applications des traitements des données classiques, par exemple les données des mouvements d'aéronefs saisies en temps réel à l'aide du système d'émissions de surveillance automatique (ADS-B) ou les données de courants de trafic mondial venant de (MIDT)³ ne peuvent pas être traitées suivant les applications suivantes. L'OACI est membre du groupe de travail de la Commission statistique de l'ONU chargée d'établir des normes sur les aspects techniques et politiques des données énormes.

3.3.4 **Outils d'analyse commerciale.** Depuis mi 2014, divers outils d'analyse commerciale ont été conçus pour analyser et visualiser les données de l'OACI et ainsi contribuer au processus de prise de décisions (<https://www4.icao.int/etools/>). Voici quelques exemples de l'outil : carte d'accord de service aérien, évaluation des tarifs des services. Le dernier outil de ce type mesure dles avantages économiques escomptés par la mise en œuvre les normes et pratiques recommandées liées à la sécurité. Des progrès ont été également accomplis au sujet de l'utilisation d'outils modernes analytiques et de prévisions destinées à réduire le temps et améliorer l'efficacité du produit d'analyse.

3.3.5 **Formulaire de compte rendu d'aéroport.** L'OACI et le Conseil International des Aéroport (ACI) collectent ensemble des données de trafic d'aéroport à compter de janvier 2016 en remplaçant le formulaire 1 de compte rendu du transport aérien et l'OACI est en train de mettre au point un outil analytique en ligne des redevances aéroportuaires contenues dans le Doc 7100.

3.3.6 **Prévision de trafic à long terme.** Le Groupe multidisciplinaire comprenant les Etats, les Organisations Internationales et les Groupes de Travail du Comité sur la protection de l'environnement (CAEP) ont mis au point de nouveaux modèles et méthodologie de prévision. Il ressort des résultats estimés que le trafic passagers mondial va croître de 4,6% par an jusqu'en 2032. Sur les 40 groupes de routes internationales, huit groupes de routes partent d'Afrique et en reviennent. On s'attend à ce que la plus grande route passager aller et retour d'Afrique en 2032 sera l'Afrique à destination du Moyen-Orient ou le trafic va croître de 4,9% annuellement jusqu'en 2032. Quant au trafic fret, l'Afrique est censée être la région au taux de croissance le plus lent avec 2,1% annuellement alors que la moyenne mondiale prévue est de 4,3% par an.

3.3.7 **Régime Mondial de Mesures basées sur le Marché (MBM) pour l'aviation internationale.** L'OACI établira en coordination avec le Comité sur la protection de l'environnement en Aviation (CAEP) et le groupe d'experts chargés de l'analyse et de données aéronautiques (ADAP) un cadre de

³ ICAO released a preliminary study of air connectivity and competition based on the analysis of MIDT. This study was conducted jointly with the Interdisciplinary Center for Mathematical and Computational Modelling (ICM), University of Warsaw. <http://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Air%20Connectivity%20and%20Competition.pdf>

mise en œuvre pour les éléments de contrôle, de compte rendu et de vérification du régime mondial du MBM.

3.3.8 **Compte « satellite » d’aviation.** L’OACI est en train de préparer un projet de document cadre méthodologique sur le compte « satellite » d’aviation destiné à mesurer la taille du produit intérieur brut directement lié à l’aviation. La première ébauche sera prête pour la réunion du Groupe ADAP prévue en mars 2017. Sous la direction de la division de Statistiques des Nations Unies, le Groupe d’Examens d’Experts sera formé avec les représentants du bureau national des statistiques et des Etats membres et des observateurs d’ADAP en vue d’examiner le document cadre à la fin de 2017 pour s’assurer qu’il est conforme aux principes des comptes nationaux (SNA) et tout écart aux principes de SNA sera toléré en raison du caractère particulier du secteur de l’aviation.

3.3.9 **Indicateur mondial pour les objectifs de développement durable des Nations Unies (SDG).** Afin de mesurer les progrès réalisés au titre de SDG, la 47^{ème} session de la Commission statistique des Nations Unies tenue en mars 2016 a entériné le cadre d’indicateur mondial soumis pour approbation par l’Assemblée générale des Nations Unies. L’OACI souscrit à l’objectif SDG de l’indicateur mondial convenu- 9.1⁴⁴ – *volume passagers et fret par mode de Transport* – en fonctionnant comme l’organe chargé de la collecte des données du trafic aérien et le partage des informations avec les Nations Unies.

3.4 FONDS DU TRANSPORT AÉRIEN

3.4.1 Créé en 2014 (voire lettre aux Etats 2014/32), le fonds du transport aérien sert de mécanisme pour la collecte et l’utilisation des contributions volontaires des Etats et d’autres donateurs pour appuyer les activités de l’OACI dans le domaine du transport aérien (<http://www.icao.int/sustainability/Pages/TRAF.aspx>).

3.4.2 Les projets qui seront éventuellement exécutés par l’OACI dans le cadre des contributions volontaires au fonds de transport aérien comprennent « lutte contre la pauvreté par le transport aérien » le projet d’amélioration de la connectivité et des services essentiels (ESCI) qui est un outil réglementaire pratique destiné à aider les Etats à créer plus d’opportunités d’emplois et d’investissement dans un environnement d’affaires libéralisé. C’est également un projet d’orientation pour les décideurs qui investissent dans les infrastructures de transport aérien, notamment les LDC, LLDC et les SIDS, non seulement pour le transport aérien et mais aussi pour les besoins de développement économique et pour la réduction de pauvreté.

3.4.3 D’autres projets pouvant éventuellement être financés par le fonds de transport aérien sont “iPLAN: Planification pour perturbation de voyage”, et “ Aviation d’affaires: Un « propulseur productif”. Le fonds de transport peut également venir en appui à l’assistance technique en tant que partie de l’initiative l’OACI « *Aucun pays mis de côté* ».

4. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

4.1 La conférence est invitée à:

- a) soutenir le travail de l’OACI pour le développement économique du transport aérien;
- b) encourager les Etats à appliquer et à suivre les politiques et les lignes directrices de

⁴ SDG Target 9.1 refers to “Develop quality, reliable, sustainable and resilient infrastructure, including regional and trans border infrastructure, to support economic development and human well-being, with a focus on affordable and equitable access for all.”

l'OACI dans le domaine du transport aérien dans leurs pratiques réglementaires, y compris la vision à long terme de la libéralisation et des principes de base sur la protection du consommateur;

- c) coordonner avec l'OACI les réunions au cours desquelles les Etats ont besoin de données, d'analyse et d'outils pour promouvoir le développement du transport aérien dans la région; et
- d) encourager des contributions au Fonds volontaire du transport aérien.

—FIN—