Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/151[1]
25/9/26

NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels
3.2 : Renforcer la connectivité aérienne par des cadres économiques et réglementaires de l'aviation novateurs pour le transport aérien international

CRÉER UN CIEL SANS DISCONTINUITÉ POUR RENFORCER LA CONNECTIVITÉ, L'ABORDABILITÉ ET LA RÉSILIENCE DU TRANSPORT AÉRIEN

(Note présentée par El Salvador et appuyée par 17 États membres de la CLAC[2])

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La connectivité aérienne régionale est essentielle au développement économique, au tourisme, au commerce, à l'intégration sociale et à la résilience des États, en particulier dans les régions caractérisées par des marchés de taille modeste ou des économies fortement interdépendantes. Dans ce contexte, les accords sous-régionaux de facilitation et de connectivité peuvent constituer des instruments novateurs servant à réduire les obstacles administratifs, à optimiser les procédures aéroportuaires et à promouvoir des services aériens plus abordables, plus efficaces et plus durables.

S'appuyant sur l'Accord de coopération pour la facilitation et le développement des activités aériennes signé en 2006, El Salvador, le Guatemala et le Honduras ont adopté les *Règlements relatifs au développement des activités aériennes et aéroportuaires* (CA-4). Ces instruments ont mis en place un régime régional différencié pour certaines activités intrarégionales, prévoyant notamment des mesures destinées à rationaliser les procédures et les redevances applicables, sans préjudice des obligations internationales des États en matière de sécurité, de sûreté de l'aviation, de facilitation, de migration, de douanes, de santé publique, de protection des données et d'autres responsabilités souveraines.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) reconnaître la nécessité d'élaborer des lignes directrices et des éléments indicatifs spécifiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) concernant les marchés et programmes communs de l'aviation à l'intérieur d'un même couloir intrarégional, dans le but de promouvoir la croissance et le développement du transport aérien ainsi que la connectivité régionale ;
b) inviter instamment l'OACI, par l'intermédiaire de ses groupes d'experts spécialisés, à étudier le modèle de corridor intrarégional dans le cadre des accords relatifs aux « ciels sans discontinuité » en tant que pratique optimale pouvant s'avérer utile pour le développement du

[1] Version espagnole fournie par El Salvador.
[2] Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Costa Rica, Cuba, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne de).

transport aérien international ;

c) charger le Conseil de l'OACI d'accorder la priorité à la mise à jour des éléments indicatifs figurant dans le *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626) et dans le *Manuel de facilitation* (Doc 9957), ainsi que les lignes directrices de la stratégie du Programme d'identification des voyageurs (TRIP), en vue d'élaborer un cadre réglementaire complet qui reconnaisse, normalise et facilite l'opérationnalisation des marchés communs de l'aviation, des guichets uniques régionaux pour les données et des protocoles d'accessibilité intrarégionaux.

Objectif stratégique :	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.*
Incidences financières :	Il est nécessaire d'affecter des ressources du programme ordinaire du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) et du Groupe d'experts de la facilitation (FALP) à la mise à jour des éléments indicatifs actuels.
Références :	*Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago), articles 10, 13, 22 et 23 Annexe 9 – *Facilitation* Résolution A42-17 de l'Assemblée de l'OACI, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation* Doc 9626, *Manuel de la réglementation du transport aérien international* Doc 9957, *Manuel de facilitation*

1. INTRODUCTION

1.1 La connectivité aérienne régionale constitue un élément essentiel du développement économique, du tourisme, du commerce, de l'intégration sociale et de la résilience des États. La résolution A42-17 de l'Assemblée et la Déclaration de Doha (FALC 2025) encouragent vivement les États à mettre en œuvre des critères de facilitation unifiés et exhaustifs, afin de favoriser une circulation fluide des personnes et des marchandises ainsi que l'utilisation de technologies novatrices pour créer un ciel véritablement sans discontinuité.

1.2 Les expériences mondiales et les rapports du secteur confirment que la réussite des modèles de libéralisation repose sur trois éléments clés : une volonté politique ferme, une prise de conscience généralisée des avantages économiques et sociaux pour les usagers, et une feuille de route progressive qui traduit les engagements en mesures concrètes et réalisables.

1.3 Compte tenu de ce vide conceptuel et réglementaire, dans le prolongement de l'accord de coopération historique de 2006 pour la facilitation et le développement des activités aériennes, et dans le cadre du sous-système d'intégration économique d'Amérique centrale (Protocole du Guatemala), El Salvador, le Guatemala et le Honduras ont élaboré les *Règlements relatifs au développement des activités aériennes et aéroportuaires*. Ces règlements réservent aux liaisons intrarégionales un traitement assimilable à celui des vols intérieurs, suppriment les redevances aéroportuaires internationales et accordent une certaine souplesse en matière de droits de trafic. Toutefois, l'absence d'un cadre réglementaire complet de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) limite le potentiel intégral de ces initiatives et entrave la reproduction de ces modèles dans d'autres régions en développement.

2. ANALYSE

2.1 La réglementation classique du transport aérien international s'est principalement appuyée sur la distinction entre opérations nationales et internationales. Cependant, l'évolution des blocs économiques, des accords sous-régionaux et des marchés communs a mis en exergue la nécessité d'orientations pratiques destinées à aider les États à élaborer des mesures novatrices de facilitation et de connectivité intrarégionales sans porter atteinte au caractère international des vols ni remettre en cause les obligations découlant de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago).

2.2 La rigidité des définitions internationales classiques conduit à des inefficacités systémiques dans les blocs économiques en voie d'intégration. En l'absence de lignes directrices de l'OACI régissant le passage progressif du statut de vol international à celui de vol régional intérieur, les États se heurtent à des obstacles qui compromettent l'efficacité :

a) **de la politique en matière de taxes et de redevances** : les États s'orientant vers des programmes régionaux intégrés peuvent éprouver des difficultés à déterminer comment traiter les frais, redevances ou taxes applicables aux activités intrarégionales. Le *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626) ne fournit pas de lignes directrices claires sur la façon de rationaliser les redevances sans porter atteinte aux principes de non-discrimination, de transparence, de recouvrement des coûts et de viabilité financière des aéroports et des services connexes.

b) **de la gouvernance des données (API/PNR)** : si l'appendice D de la résolution A42-17 prévoit la mise en œuvre de systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et de dossiers passagers (PNR) pour les vols internationaux, la réglementation en vigueur ne précise pas comment ces flux de données doivent être gérés au niveau transfrontalier dans le cadre d'un même couloir intrarégional. En l'absence de lignes directrices relatives à une architecture de « guichet unique régional », les exploitants aériens sont confrontés à des exigences redondantes pour le même couloir intrarégional.

c) **de l'accessibilité et de la gestion des crises** : les orientations concernant l'inclusion des personnes handicapées, le *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien* (Doc 9984) et les protocoles de résilience sanitaire en cas d'urgence reposent sur une approche strictement nationale. L'absence de critères régionaux coordonnés peut entraîner des disparités en matière d'assistance, d'information, d'infrastructures et de procédures applicables à l'intérieur d'un même couloir intrarégional.

2.3 Les exemples de pays d'une même région qui partagent un couloir intrarégional unique montrent que la connectivité et la facilitation peuvent être améliorées grâce à une coordination institutionnelle, à des procédures rationalisées et à la coopération entre les autorités. Cette expérience pourrait fournir à l'OACI des éléments utiles pour déterminer les pratiques optimales, les défis communs et les éléments indicatifs applicables à d'autres régions.

2.4 L'OACI pourrait jouer un rôle de facilitateur en recueillant les expériences régionales, en élaborant des éléments indicatifs pratiques et en promouvant des outils qui permettent aux États d'avancer progressivement vers des programmes régionaux intégrés de facilitation. Cette approche serait cohérente avec la nécessité d'actualiser les politiques et les orientations en matière de transport aérien pour répondre à l'évolution des circonstances et des besoins des États, sans imposer de modèles uniformes ni influencer le rythme de chaque région.

3. CONCLUSION

3.1 Les accords régionaux de facilitation et de connectivité constituent un outil concret pour promouvoir le développement économique, l'intégration régionale, l'abordabilité et la résilience du transport aérien, en particulier dans les régions où les marchés sont de taille modeste ou dans les États présentant un niveau élevé d'interdépendance économique.

3.2 L'expérience d'El Salvador, du Guatemala et du Honduras montre que les programmes de coordination intrarégionale peuvent contribuer à la création progressive d'un ciel sans discontinuité grâce à la simplification des procédures, à la rationalisation des redevances applicables et à la coopération entre les autorités, conformément à l'Annexe 9, à la résolution A42-17 et à l'objectif stratégique de l'OACI, *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous*.

3.3 L'élaboration et la mise en œuvre d'éléments indicatifs pertinents de l'OACI aideraient les États à concevoir des programmes régionaux conformes à la Convention de Chicago, aux dispositions de l'Annexe 9, aux principes économiques de l'OACI et aux besoins actuels en matière de connectivité, d'accessibilité, d'interopérabilité et de résilience.

3.4 En conséquence, El Salvador propose que l'OACI renforce son rôle de chef de file dans ce domaine en promouvant des cadres régionaux intégrés de facilitation qui soient novateurs, solides, transparents, durables et orientés vers le développement économique du transport aérien international.

— FIN —