Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/156[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**

## DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN : ALAS, UN ACCORD DE LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN EN AMÉRIQUE DU SUD POUR LA CRÉATION D'UN CIEL UNIQUE SUD-AMÉRICAIN

(Note présentée par le Paraguay avec l'appui de 18 États membres de la CLAC[2])

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note porte sur l'Accord de libéralisation du transport aérien en Amérique du Sud (ALAS) souscrit par l'Argentine, le Brésil, le Chili et le Paraguay au moyen d'un protocole d'entente, auquel se sont joints par la suite la Bolivie (État plurinational de) et l'Uruguay. Cet accord est conçu pour devenir un instrument multilatéral permettant de progresser vers le Ciel unique sud-américain. Contrairement à d'autres projets régionaux, l'ALAS ne se limite pas à la libéralisation des droits de trafic mais vise plutôt à créer une réglementation harmonisée entre les États contractants, à renforcer la concurrence loyale et à veiller à ce que les autorités aéronautiques offrent les facilités nécessaires aux entreprises de transport aérien pour susciter leur intérêt et promouvoir leur participation.

Son approche d'ouverture progressive, qui culmine dans la neuvième liberté de l'air, suit des échéances convenues, et intègre l'harmonisation des normes, des méthodes et des procédures propres à l'aviation à la coordination avec les autres organismes de réglementation dans les instances régionales pertinentes. Ainsi, l'ALAS vise à réduire les écarts réglementaires, à protéger les droits des usagers et à s'adapter aux nouvelles approches commerciales interrégionales, pour asseoir un modèle reproductible qui, avec l'assistance technique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), peut démontrer la viabilité et les avantages de l'intégration et de l'ouverture des cieux régionaux.

L'ALAS est donc un projet adapté aux circonstances institutionnelles de la région, afin de progresser vers l'harmonisation selon les cadres juridiques et les capacités de chaque État, par des moyens différents et progressifs permettant d'établir des priorités, de structurer les étapes et de définir des échéances de mise

[1] Version espagnole fournie par le Paraguay.

[2] Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Pérou, République dominicaine et Uruguay.

en œuvre. Accompagné par l'OACI, ce modèle peut être un outil réaliste et durable pour consolider un marché de services aériens plus moderne, plus concurrentiel et plus résilient.

**Suite à donner :** La Conférence est invitée à :
a) prendre note du projet ALAS, en tant que preuve de la volonté politique et juridique des États d'Amérique du Sud d'engager un processus de libéralisation progressive et de facilitation complète, conçu en fonction des circonstances institutionnelles de la région et du cadre juridique de chaque État ;
b) recommander au Conseil de charger le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) d'élaborer un instrument type de portée mondiale et d'application volontaire et complémentaire aux accords en vigueur, qui aborde la libéralisation des services combinés ainsi que la facilitation institutionnelle et l'harmonisation graduelle des règlements. Cet instrument devrait intégrer des éléments d'analyse qui permettent de démontrer la viabilité du processus et les avantages concrets de l'intégration et de l'ouverture des cieux régionaux, par des moyens souples et progressifs pour définir des priorités, des échéances et des étapes pour la mise en œuvre, adaptées aux capacités de chaque région ;
c) inviter l'OACI, par le truchement du Bureau régional Amérique du Sud et en coordination avec la Direction du transport aérien et la Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre, à envisager la création d'une initiative volontaire de renforcement des capacités destinée aux États que la libéralisation régionale du transport aérien intéresse ;
d) plaider pour que cette initiative comprenne, le cas échéant, l'évaluation volontaire du niveau de préparation, des activités de formation, la coopération entre pairs, des analyses économiques et réglementaires ainsi qu'une assistance technique adaptée aux besoins de chaque État ;
e) inviter les États qui ont acquis une expérience pertinente en matière d'accords régionaux de libéralisation à partager leurs connaissances, leurs apprentissages et leurs bonnes pratiques.

| | |
|---|---|
| *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 :* | S. o, |
| *Références :* | S. o. |

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'Accord de libéralisation du transport aérien en Amérique du Sud (ALAS) a été lancé en 2026 à l'initiative de l'Argentine, du Brésil, du Chili et du Paraguay, auxquels se sont joints par la suite la Bolivie et l'Uruguay. Ces pays ont souscrit un protocole d'entente traduisant leur volonté politique de progresser vers un ciel unique en Amérique du Sud. Ce projet se veut un instrument multilatéral progressif qui intègre la libéralisation des services aériens à la facilitation institutionnelle et l'harmonisation des règles.

1.2 Contrairement à d'autres cadres régionaux, l'ALAS ne se limite pas à la libéralisation des droits de trafic, mais vise plutôt à harmoniser la réglementation entre les États contractants, à encourager la concurrence loyale et à susciter l'intérêt des compagnies aériennes, en veillant à ce que les autorités aéronautiques offrent les conditions nécessaires à leur participation active.

1.3 À l'heure actuelle, les politiques relatives au transport aérien en Amérique du Sud présentent un panorama hétérogène : tandis que certains pays ont avancé vers l'ouverture et la libéralisation du transport aérien, d'autres maintiennent des cadres plus restrictifs fondés sur des accords bilatéraux

traditionnels. Cette diversité limite la consolidation d'un véritable marché régional intégré et se traduit par des différences en matière de connectivité, de compétitivité et de protection des usagers.

1.4 Dans ce contexte, l'ALAS est un outil stratégique destiné à combler ces écarts en proposant un modèle progressif et adapté au cadre institutionnel de chaque État, capable de favoriser l'harmonisation de la réglementation, de favoriser la concurrence loyale et de mener la région vers un ciel unique sud-américain plus moderne et durable. Les pays qui vont ultérieurement se joindre à l'accord devront mettre en place des mécanismes internes permettant d'unifier leurs politiques de ciel ouvert, en veillant à ce que l'intégration soit réalisée de manière ordonnée, graduelle et compatible avec leurs cadres juridiques nationaux.

1.5 Par ce projet, on vise également à promouvoir la connectivité régionale en tant que nécessité impérieuse pour assurer la croissance économique et sociale et renforcer l'intégration latino-américaine, en positionnant la région sur les nouvelles plateformes de négociation commerciale entre régions.

## 2. ANALYSE

2.1 Le projet ALAS est basé sur une démarche d'ouverture progressive, qui culmine dans la neuvième liberté de l'air et qui se développe en fonction d'échéances fixes convenues entre les États participants. Cette approche traduit une volonté politique et technique de progresser de manière ordonnée vers l'intégration régionale des services aériens commerciaux.

2.2 S'agissant de la juridiction aéronautique, les autorités de l'aviation civile s'engagent à harmoniser les règlements techniques, la réglementation et les autres procédures opérationnelles qui sont de leur ressort. En parallèle, dans les instances régionales pertinentes, les procédures sont coordonnées avec les autorités d'immigration, les douanes et autres organismes de contrôle aux frontières, afin de parvenir à une harmonisation intégrale qui va au-delà de la sphère strictement aéronautique. Ce modèle vise à réduire les écarts réglementaires, à protéger les droits des usagers et à s'adapter aux nouvelles négociations commerciales interrégionales, dans un cadre qui favorise la concurrence loyale et renforce la résilience des réseaux aériens face aux crises qui affectent l'offre et les tarifs des services aériens.

2.3 Toutefois, les politiques commerciales de transport aérien présentent un portrait hétérogène en Amérique du Sud : si certains pays ont avancé vers l'ouverture et la libéralisation du transport aérien, d'autres maintiennent des cadres plus restrictifs fondés sur des accords bilatéraux traditionnels. Cette diversité limite la consolidation d'un véritable marché régional intégré et donne lieu à des écarts en matière de connectivité, de concurrence et de protection des usagers.

2.4 Dans ce contexte, l'ALAS se veut un modèle progressif adapté aux circonstances institutionnelles de chaque État, dont l'objet est d'atteindre l'harmonisation des normes et des procédures, favoriser la concurrence loyale et mener la région vers un ciel unique sud-américain plus moderne et plus durable.

2.5 Dans le cas des États qui doivent encore adapter leurs bases juridiques, le projet leur offre un cadre de transition graduelle qui leur permet d'adapter leurs mécanismes internes afin que l'intégration se construise de manière compatible avec leurs cadres réglementaires nationaux.

2.6 De plus, il est important de bénéficier de l'expertise technique de l'OACI pour aider les États membres à adapter ces mécanismes. L'Organisation devrait donc envisager la possibilité de lancer une initiative destinée à renforcer les capacités des États membres dans les domaines de la réglementation,

de l'organisation et de la mise en œuvre, de sorte que, le moment venu, ils puissent intégrer leurs marchés au contexte régional.

2.7 À cet égard, une initiative volontaire de renforcement des capacités pourrait comprendre, selon les besoins et les priorités de chaque État, une évaluation du degré de préparation aux processus de libéralisation régionale, des activités de formation, des analyses économiques et réglementaires, une coopération entre pairs et une assistance technique spécialisée. Cette approche permettrait de cerner les écarts d'ordre institutionnel et réglementaire, et de tracer des feuilles de route progressives adaptées aux capacités nationales.

2.8 La participation de l'OACI est donc essentielle pour fournir les analyses techniques et méthodologiques servant à démontrer la viabilité du processus et les avantages tangibles de l'ouverture des cieux régionaux. Ces analyses permettront aux États de réunir des preuves objectives des retombées sur la connectivité, la concurrence et la résilience, pour faciliter la prise de décisions et assurer l'adhésion progressive au modèle.

2.9 Enfin, l'expérience des États et des régions qui ont progressé en matière de libéralisation peut contribuer à définir des pratiques optimales, à cerner des difficultés d'ordre réglementaire et à envisager des mécanismes de mise en œuvre pouvant s'appliquer à différents contextes. La coopération entre pairs peut compléter l'assistance technique de l'OACI et faciliter une transition plus éclairée et durable.

## 3. CONCLUSION

3.1 Le projet ALAS est une occasion stratégique pour l'Amérique du Sud d'évoluer vers un ciel unique régional qui intègre la libéralisation des services aériens à la facilitation institutionnelle et à l'harmonisation sur le plan de la réglementation. Sa nature progressive et adaptée à la réalité de chaque État en fait un instrument pratique et durable pour consolider un marché de services aériens plus moderne et plus concurrentiel.

3.2 La nature hétérogène des politiques de services aériens commerciaux dans la région met en évidence la nécessité d'adopter un modèle de transition graduelle qui permet aux États qui n'ont pas encore adapté leur cadre juridique de procéder par étape, de définir des priorités et de créer des mécanismes internes pour unifier leurs politiques de ciel ouvert.

3.3 S'appuyant sur l'expertise technique et méthodologique de l'OACI, l'ALAS peut démontrer la viabilité et les avantages tangibles de l'ouverture des cieux régionaux, en plus d'offrir la preuve objective de ses effets sur la connectivité, la concurrence et la résilience.

3.4 Ainsi, l'ALAS se veut un modèle reproductible, dont l'axe principal est l'intégration sud-américaine, la protection harmonisée des droits des usagers et le positionnement de la région dans les nouvelles négociations d'accords commerciaux entre régions, afin de consolider un marché de services aériens plus durable et résilient face aux défis mondiaux.

— FIN —