



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

**Point 4 : Mise en œuvre du système mondial de navigation aérienne et rôle
des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG)**

4.1 : Les avantages économiques qu'apporte l'aviation

**IMPORTANCE POUR LES ÉTATS D'ÉLABORER DES PLANS D'ACTION
STRATÉGIQUES POUR L'AVIATION CIVILE**

(Note présentée par la République dominicaine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note décrit la méthode adoptée par la République dominicaine pour élaborer son plan stratégique pour l'aviation civile qui comporte des liens avec la stratégie de développement nationale (NDS), en conformité avec les objectifs de développement durable (ODD). Il est important d'adopter un modèle de gestion basé sur des politiques gouvernementales modernes, l'autonomie financière, un cadre réglementaire robuste, un modèle de gestion de l'excellence et du renforcement institutionnel, dans lequel la sécurité occupe une place centrale. Ces facteurs sont des moteurs importants du développement économique national, tel qu'il est mesuré par les avantages socio-économiques de la connectivité aérienne et de la sécurité en République dominicaine, qui représentent 11,7 pour cent du PIB.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) sensibiliser les États à la nécessité de produire des plans stratégiques de développement pour l'aviation civile comportant des liens avec les plans de développement national et conformes aux objectifs de développement durable (ODD) ;
- b) demander à l'OACI de prendre des mesures pour renforcer la capacité des États en vue d'élaborer des plans stratégiques pour l'aviation civile et d'en assurer la surveillance, au moyen de cours de formation et d'initiatives de collaboration.

¹ Version espagnole fournie par la République dominicaine.

1. INTRODUCTION

1.1 La République dominicaine a vu la nécessité d’apporter des changements importants pour améliorer la gestion du système d’aviation civile et a entrepris une restructuration organisationnelle et administrative afin de s’adapter aux principes modernes du nouveau modèle de gestion proactive. Dans la présente note, nous décrivons le mécanisme d’élaboration du plan stratégique pour l’aviation civile, qui suit la stratégie dominicaine de développement national, les objectifs de développement durable (ODD) et les cibles du gouvernement.

2. ANALYSE

2.1 La première étape de cette démarche consistait à adapter la réglementation actuelle. La Loi sur l’aviation civile 491-06, modifiée plus tard par la Loi 67-13, a établi l’Institut dominicain d’aviation civile (IDAC) comme une administration de l’aviation civile moderne, proactive et autonome ayant la latitude de gérer ses ressources financières pour atteindre les objectifs fixés. La Loi a aussi élargi les possibilités d’investissements étrangers dans l’aviation, préparant ainsi le terrain pour le développement véritable du secteur du transport aérien en République dominicaine.

2.2 La Loi a marqué une nouvelle étape dans l’aviation civile dominicaine, déclenchant le processus de renforcement institutionnel et de renforcement des ressources humaines techniques et administratives, permettant l’automatisation des services et introduisant la gestion axée sur les processus. Cela a mené à un changement dans la culture organisationnelle, qui est plus axée sur la sécurité, la qualité et la continuité des activités, et à une administration publique modèle.

2.3 En 2012, la République dominicaine a adopté la Loi 1-12 — *Stratégie de développement national 2030* qui établit les objectifs nationaux jusqu’en 2030, clairement liés aux 17 ODD. À cette étape, la priorité pour l’aviation civile était de renforcer la capacité et l’efficacité de la navigation aérienne. Une fois que le plan de mise en œuvre de cette initiative a été lancé, l’État a introduit des politiques efficaces pour la consolidation de la sécurité dans le système national d’aviation civile.

2.4 L’IDAC a lié son plan de navigation aérienne au Pan mondial de navigation aérienne (GANP) et à la mesure 3 de sa stratégie de développement national pour favoriser une économie concurrentielle, intégrée et durable. Le plan stratégique pour l’aviation civile a aussi été lié à la mesure 1 sur le renforcement institutionnel, qui vise à mettre en place une administration publique efficace, transparente et fondée sur les résultats ; à la mesure 4 qui cherche à mettre en œuvre un modèle de consommation et de production durable sur le plan environnemental et adapté au changement climatique ; et aux objectifs stratégiques 1, 2, 4 et 5 de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI).

2.5 Mise en œuvre de la méthode

Trois facteurs ou domaines d’action ont été déterminés comme bases de l’élaboration des objectifs stratégiques de l’aviation civile et du développement national :

1. un cadre réglementaire pour l’aviation civile qui comprend la Loi sur l’aviation civile et le Règlement aéronautique dominicain et qui fait référence aux Annexes à la *Convention relative à l’aviation civile internationale* (Doc 7300) pour compléter le cadre réglementaire national de l’aviation civile ;

2. la plus récente infrastructure de navigation aérienne, essentielle pour la sécurité, sur la base des mises à niveau par blocs de l'aviation (ADBU) et conforme au plan de mise en œuvre régional pour la navigation aérienne basée sur les performances ;
3. un plan de renforcement institutionnel et de développement, qui sert de base à l'établissement et à la réalisation des objectifs du plan d'aviation civile. Il couvre des aspects comme la formation et la spécialisation du personnel technique, du personnel de soutien et du personnel stratégique, une plateforme pour optimiser la productivité, composée de systèmes pour la gestion de la qualité, de l'environnement, de la santé et de la sécurité au travail et de la sécurité de l'information. Les citoyens et les clients peuvent accéder aux services au moyen de l'interface en ligne du gouvernement, pour les besoins de transparence. Ces initiatives ont apporté un changement dans la culture organisationnelle favorisant l'excellence et l'atteinte de la vision. Sur la base de ces domaines d'action, le plan suivant a été mis en œuvre :

Mesures	Description	Résultats attendus
Analyse de contexte (interne)	Les principaux facteurs internes qui influent sur les résultats organisationnels sont analysés. Une analyse FFPM peut être faite.	- Forces définies - Possibilités - Faiblesses - Menaces
Analyse de contexte (externe)	Les principaux facteurs externes qui influent sur les résultats organisationnels sont analysés. L'outil PESTEL peut être utilisé.	- Analyse politique - Économique - Sociale - Technologique - Environnementale - Législative
Examen des propositions de politique	En fonction des analyses précédentes, des modifications possibles sont envisagées pour la mission, la vision et les valeurs de l'organisation.	- Changement dans la mission - Vision - Valeurs
Établissement des objectifs stratégiques	Les objectifs stratégiques de l'aviation civile sont établis en relation avec ceux de la stratégie de développement national et ceux de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).	Objectifs stratégiques établis
Définition des perspectives	Les différentes perspectives de l'organisation sont déterminées (résultats, facteurs internes, processus et développement internes). *Même s'il existe une méthode commune, chaque organisation a ses propres perspectives.	Perspectives définies
Éléments habilitants de la stratégie	Les éléments habilitants ou facteurs cruciaux de la stratégie sont définis (amélioration continue de la sécurité, bon niveau de satisfaction, innovation dans les processus internes et gestion du changement institutionnel). * Même s'il existe une méthode commune, chaque organisation a ses propres éléments habilitants.	Éléments habilitants définis
Objectifs spécifiques	Des objectifs spécifiques sont élaborés pour chaque domaine d'action de l'aviation civile en relation avec les perspectives.	Objectifs spécifiques élaborés en relation avec les perspectives

<i>Conception des indicateurs</i>	<i>Des indicateurs sont conçus pour mesurer les progrès à l'égard des objectifs établis. Ils devraient être SMART : spécifique, mesurables, atteignables, réalistes et temporels.</i>	<i>Indicateurs définis</i>
<i>Grille de résultats équilibrée</i>	<i>Une grille de résultats équilibrée est créée pour la planification, l'exécution et la surveillance systématiques. Dans notre cas, l'outil est automatisé et adapté à notre système de gestion intégré.</i>	<i>Grille de résultats équilibrée créée</i>
<i>Plan d'activités annuel</i>	<i>Les initiatives, activités et tâches nécessaires sont définies ainsi que les ressources exigées pour atteindre les objectifs spécifiques établis sur plusieurs années, afin de faciliter une gestion saine des ressources.</i>	<i>Plan d'activités annuel</i>
<i>Établissement du budget</i>	<i>Une fois que le plan d'activités annuel est élaboré et que les ressources nécessaires sont déterminées, le budget est établi selon les besoins pour une mise en œuvre adéquate du plan.</i>	<i>Budget établi</i>
<i>Programme de surveillance</i>	<i>Une fois que le plan stratégique et que les plans d'activités sont définis, les activités doivent être surveillées et les progrès mesurés par rapport aux objectifs à l'aide d'indicateurs. L'organisation met en place un programme de surveillance périodique systématique.</i>	- <i>Programme de surveillance, mesure des progrès par rapport aux objectifs et supervision du plan approuvé</i> - <i>Rapport d'avancement</i> - <i>Rapport basé sur les indicateurs</i>

3. CONCLUSION

3.1 Nous présentons cette démarche simple, que les États peuvent utiliser comme référence et point de départ, et adapter en fonction de leurs besoins. Elle a été très utile pour la République dominicaine, où les résultats sur le plan du développement socioéconomique sont en grande partie dus à la planification et à la mise en œuvre de politiques et de mesures dans le secteur de l'aviation, qui est devenu un moteur de l'économie grâce au tourisme. En effet, au cours des dernières années, le trafic aérien a connu une croissance moyenne de 7 pour cent. De janvier à juin de cette année seulement, la croissance a augmenté de 5,7 pour cent par rapport à l'an dernier, ce qui a fait grimper le PIB de 11,7 pour cent.

3.2 Parmi nos réalisations, mentionnons notre bonne performance au titre du Programme universel d'audits de sécurité (USOAP) : nos résultats sont passés de 86 pour cent en 2009 à 91,32 pour cent aujourd'hui.

3.3 L'IDAC a le plaisir de partager ces bonnes pratiques avec d'autres États avec le soutien du Bureau Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes à Mexico (NACC) et continuera de travailler sans relâche à améliorer encore la gestion et à gagner la confiance de millions de gens qui utilisent notre système aéronautique chaque jour. Nous continuerons de nous conformer aux normes de l'OACI et de contribuer ainsi à la croissance stable et au développement économique de la région.