Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

ATConf/7-WP/162[1]
24/9/26
Révision nº 1
2/11/26
Anglais seulement
Révision nº 2
3/11/26
Anglais et français seulement

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 2 : Favoriser la croissance de l'aviation et la connectivité aérienne par des investissements dans les infrastructures, le capital humain et les partenariats
2.1 : Intégrer l'aviation civile dans les plans nationaux de développement et d'investissement

DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT AÉRIEN PAR L'INTÉGRATION DES POLITIQUES DE TOURISME, D'INFRASTRUCTURES ET DE CONNECTIVITÉ : L'EXPÉRIENCE DE LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

(Note présentée par la République dominicaine,
avec l'appui de 18 États membres de la CLAC[2])

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note met en lumière l'importance du transport aérien pour stimuler le développement économique, le tourisme et la connectivité internationale.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est consciente qu'un système d'aviation économiquement viable contribue à la prospérité des pays et au bien-être de leur population et encourage donc l'intégration de l'aviation civile dans les plans nationaux de développement et d'investissement.

Le Gouvernement de la République dominicaine a créé, par le décret nº 498-20, un Cabinet du tourisme chargé de coordonner les politiques publiques entre les secteurs public et privé, afin de renforcer les liens entre le tourisme et le transport aérien.

L'un des thèmes centraux de la présente note est la nécessité d'élaborer des plans sectoriels intégrés qui englobent l'aviation, le tourisme, le développement du capital humain, la participation du secteur privé et les partenariats public-privé. La note rend également compte de la modernisation du cadre juridique, grâce à la mise à jour de la loi sur l'aviation civile et de la réglementation relative à la sécurité et aux investissements étrangers.

En outre, la politique de la République dominicaine en matière d'aviation commerciale a favorisé la libéralisation du transport aérien par la conclusion de nouveaux accords, l'octroi de facilités aux compagnies aériennes étrangères, l'élargissement des droits de trafic aérien et la promotion des vols

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

réguliers et non réguliers. Ces mesures visent à renforcer la connectivité, le tourisme, les échanges commerciaux et la création d'emplois.

La République dominicaine met en œuvre un programme continu de développement des infrastructures aéroportuaires en vue d'accroître la capacité opérationnelle, de renforcer la connectivité et de soutenir la croissance du tourisme et du transport aérien.

En conclusion, il ressort de la présente note que la forte croissance de l'aviation dominicaine résulte du renforcement institutionnel, de la libéralisation du marché, de la promotion du tourisme et des investissements dans les infrastructures. Ces facteurs ont contribué à l'amélioration de la connectivité aérienne et à la croissance économique du pays, et ont fait du transport aérien un pilier du développement national.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) prendre note de l'expérience de la République dominicaine en matière d'intégration des politiques relatives au transport aérien, au tourisme et aux infrastructures ;
b) mesurer l'importance de l'intégration de l'aviation civile dans les stratégies nationales de développement économique ;
c) encourager les États membres à promouvoir des mécanismes de coordination interinstitutions et des partenariats public-privé afin de renforcer la connectivité aérienne et les infrastructures aéroportuaires.

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 :	Aucune.
Références :	Résolution A42-26 de l'Assemblée – *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien* Lettre de l'OACI SC 7/1 – 25/89 Loi n° 491-06 de la République dominicaine sur l'aviation civile Politique de transport aérien, résolution n° 20-25 du Conseil de l'aviation civile, janvier 2025 Cabinet du tourisme créé par le décret n° 498-20

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien joue un rôle essentiel dans la promotion du développement économique, de la connectivité internationale et du tourisme durable.

1.2 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) considère depuis longtemps le transport aérien comme un catalyseur du développement des peuples, ce qu'elle a réaffirmé dans son Plan stratégique 2026-2050.

1.3 Aujourd'hui, considérant que les structures réglementaires ont déjà été renforcées, l'OACI encourage les États à franchir une nouvelle étape. Au titre de l'objectif stratégique « Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous », elle favorise le développement d'un système d'aviation économiquement viable, porteur de prospérité pour tous, et invite les États à intégrer l'aviation civile dans leurs plans nationaux de développement et d'investissement, afin de renforcer la place de l'aviation dans leurs stratégies économiques globales.

1.4 Au cours des cinquième et sixième Conférences mondiales de transport aérien, l'OACI a formulé à l'intention des États membres des recommandations destinées à orienter leurs négociations, en vue d'harmoniser la réglementation du transport aérien international et de coordonner à l'échelle mondiale la libéralisation en cours. Des questions fondamentales pour le développement économique des nations y ont été examinées, notamment les aspects sectoriels et réglementaires ainsi que la libéralisation de l'accès aux marchés.

1.5 Par ailleurs, afin d'élaborer et de mettre en œuvre une vision nationale des politiques publiques relatives au développement stratégique du secteur touristique, le Gouvernement de la République dominicaine a créé en 2020, par le décret n° 498-20, le Cabinet du tourisme, dirigé par le Président et coordonné par le Ministre du tourisme. Le Cabinet est une instance de prise de décisions concertée, qui facilite la coordination entre les secteurs public et privé ainsi qu'entre tous les organismes publics concernés par le tourisme et le transport aérien.

2. ANALYSE – ÉLABORATION DE PLANS SECTORIELS

2.1 L'évolution du transport aérien, la croissance soutenue du tourisme, le développement des partenariats public-privé, l'expansion des infrastructures aéroportuaires et les nouvelles normes de gouvernance internationale imposent de moderniser les modèles traditionnels de gestion du transport aérien. À cet égard, il convient de formuler des politiques intégrées qui prévoient l'élaboration de plans sectoriels pour le développement de l'aviation civile, englobant d'autres secteurs de l'économie tels que le tourisme, le milieu universitaire et le renforcement des capacités, mais aussi des politiques de formation de nouveaux professionnels et de fidélisation du personnel en place, la participation du secteur privé, des projets de partenariat public-privé visant à moderniser les routes et les voies d'accès, l'acquisition de technologies de pointe et tout autre élément nécessaire pour stimuler le développement global du secteur. Cette approche permet d'accorder les politiques de transport aérien avec les objectifs nationaux de développement économique et de compétitivité.

2.1.1 Modernisation du cadre juridique

2.1.1.1 Les lois n^os^ 491-06 sur l'aviation civile et 188-11 sur la sûreté aéroportuaire ont été mises à jour afin de prendre en compte les recommandations de l'OACI relatives aux aspects économiques et à la facilitation. La loi sur l'aviation civile a été modifiée à trois reprises :

a) la loi n° 67-13 modifie l'article 237 de la loi, relatif à la propriété substantielle, afin d'autoriser les investissements étrangers à hauteur de 100 % du capital des compagnies aériennes nationales ;
b) la loi n° 29-18 porte sur les limites de temps de vol et la fatigue des équipages de conduite ;
c) la loi n° 17-24 apporte des modifications à la loi sur l'aviation civile de la République dominicaine, loi n° 491-06, en particulier en ce qui concerne la sécurité, ce qui nous a permis de réussir l'audit de la FAA en 2024.

2.1.1.2 Selon l'étude intitulée *Impact of Air Transport in the Dominican Republic* (Effets du transport aérien en République dominicaine), réalisée conjointement par l'OACI, l'Instituto Dominicano de Aviación Civil (Institut dominicain de l'aviation civile), le Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (Corps spécialisé de la sûreté aéroportuaire et de l'aviation civile) et le Conseil de l'aviation civile de la République dominicaine (JAC), le transport aérien a contribué, directement et indirectement, à faire passer le produit intérieur brut (PIB) du pays de 38 milliards USD en 2006 à 76 milliards USD en 2017, tout en soutenant 432 000 emplois. Selon des estimations actualisées pour 2025, le PIB du pays a atteint 127,8 milliards USD (chiffres de la Banque centrale de la République dominicaine),

grâce notamment à la contribution de l'aviation et du tourisme. Cela représente une croissance de 336 % en 20 ans. En 2025, la République dominicaine est reliée à 70 pays grâce à un réseau de 400 destinations et de 1 007 liaisons.

2.1.2 Politique en matière d'aviation commerciale

2.1.2.1 La République dominicaine applique une politique d'aviation commerciale entièrement libéralisée, qui lui permet de conquérir de nouveaux marchés et de consolider ses marchés existants. Cette politique a favorisé non seulement le développement du transport aérien, mais aussi la hausse des investissements nationaux et étrangers, l'essor du tourisme et des échanges commerciaux, ainsi que la création d'emplois directs et indirects. Elle comprend notamment les éléments suivants :

a) **Libéralisation des droits de trafic :** jusqu'à la sixième liberté de l'air pour les vols de passagers, de fret et de poste, séparément ou de façon combinée, et la septième liberté pour les seuls vols tout-cargo ;

b) **Réciprocité ou courtoisie :** octroi unilatéral d'un droit ou d'un avantage à une compagnie aérienne étrangère, sans attente d'un traitement réciproque ;

c) **Désignation de compagnie aérienne :** promotion de la désignation de plusieurs transporteurs aériens ;

d) **Services non réguliers :** afin de stimuler le trafic à destination du pays, la République dominicaine examinera la possibilité d'accorder aux compagnies aériennes d'autres États des autorisations de vols non réguliers de passagers, de fret ou mixtes, pour contribuer à la croissance du tourisme et de l'économie nationale ;

e) **Permis spéciaux :** approbation de la procédure de demande et d'autorisation des permis spéciaux délivrés par le JAC aux exploitants aériens nationaux et étrangers, en vertu des pouvoirs que lui confèrent les articles 233, 234 et 235 de la loi n° 491-06 sur l'aviation civile de la République dominicaine.

3. DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ET RETOMBÉES ÉCONOMIQUES POUR LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

3.1 En coordination avec le secteur privé, le Gouvernement de la République dominicaine réalise d'importants investissements dans ce secteur. Au second semestre de 2025, les travaux de construction d'une aérogare passagers à l'aéroport international Las Américas – José Francisco Peña Gómez (AILA) ont débuté, pour un coût de 350 millions USD, afin d'en accroître la capacité et d'améliorer le confort des voyageurs.

3.2 Le projet d'agrandissement de l'aéroport international du Cibao (investissement de 200 millions USD) prévoit l'allongement de la piste à 2 920 mètres (travaux dont l'achèvement est prévu l'année prochaine), afin de permettre l'exploitation de gros-porteurs et d'élargir ainsi la portée de ses activités internationales, ainsi que la construction d'une nouvelle aérogare de conception moderne, qui permettra d'accueillir ces appareils et de desservir de nouvelles destinations internationales. Cet investissement stratégique de modernisation et d'agrandissement prévoit la construction d'une nouvelle aérogare de 38 000 mètres carrés, conçue pour doubler la capacité opérationnelle de l'aéroport et accueillir jusqu'à six millions de passagers par an.

3.3 L'agrandissement de l'aéroport international de Pedernales (investissement de 70 millions USD) vise à stimuler le développement économique et touristique de la région du sud-ouest, grâce au renforcement de la connectivité aérienne et à la promotion de nouvelles possibilités

d'investissement. L'aéroport est situé à 330 kilomètres de la capitale, Saint-Domingue. Par sa superficie et la beauté de ses paysages, riches en forêts, plages et lacs, ainsi que par ses ressources minérales, la province de Pedernales offre de grandes perspectives économiques pour le pays. Cette région, dont le PIB n'est actuellement que de 3 milliards USD, servira d'étude de cas pour comprendre comment la construction du nouvel aéroport peut favoriser le développement.

3.4 Centre de maintenance, de réparation et de révision de l'aéroport international de Punta Cana (investissement de 200 millions USD). Premier centre de maintenance, de réparation et de révision d'aéronefs de grande envergure du pays, il est implanté dans la zone franche de Punta Cana sur une superficie de 27 000 mètres carrés et peut accueillir simultanément jusqu'à 10 aéronefs. Ses hangars peuvent recevoir aussi bien des aéronefs à fuselage étroit (Airbus A319/320/321, Boeing 737) que des gros-porteurs (Airbus A330, A340 ; Boeing 777-200, 747).

3.5 En 2026, le PIB de la province de La Altagracia, où se trouve Punta Cana, s'élevait à 2,9 milliards USD ; il atteint aujourd'hui 18 milliards USD.

4. RENFORCEMENT DU SYSTÈME : LES DÉFIS À RELEVER

4.1 La situation de la République dominicaine est relativement complexe. Le pays compte actuellement huit aéroports internationaux, dont trois appartiennent à des propriétaires privés et cinq sont exploités en concession, ce qui entrave et ralentit toute initiative visant à mettre en place une politique souple en matière de redevances ou une législation incitative efficace. Comme indiqué précédemment, dans le cadre d'une politique souple en matière de redevances ou de fiscalité, les coûts se répartissent au sein d'un système complexe qui comprend, d'une part, les redevances aéronautiques perçues par les autorités de réglementation de la République dominicaine, également chargées de prélever les taxes sur le transport aérien commercial, et, d'autre part, les redevances aéroportuaires perçues par les exploitants d'aéroports. Il s'agit là de l'un des principaux défis à relever pour concevoir des mécanismes d'incitation et des politiques de redevances offrant la souplesse nécessaire pour favoriser une plus grande compétitivité du transport aérien.

5. CONCLUSIONS

5.1 L'expérience de la République dominicaine montre que la coordination des politiques relatives au transport aérien, au tourisme, aux infrastructures et au développement économique est un outil efficace pour renforcer la connectivité et la compétitivité d'un État, et qu'elle peut servir de modèle à d'autres États membres de l'OACI.

6. ENSEIGNEMENTS À RETENIR

a) Intégrer l'aviation dans la planification nationale.
b) Renforcer la coordination entre les secteurs du tourisme et du transport aérien.
c) Favoriser les partenariats public-privé.
d) Tenir à jour les cadres réglementaires.
e) Maintenir les investissements dans les infrastructures.

— FIN —