Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/99[1]
25/9/26

NOTE DE TRAVAIL

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

L'AVIATION CIVILE COMME COMPOSANTE STRATÉGIQUE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DES PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT : MODÈLE ET ENSEIGNEMENTS DE LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

(Note présentée par la République dominicaine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Pour les petits États insulaires en développement (PEID), la connectivité aérienne constitue une infrastructure essentielle au tourisme, au commerce, à l'investissement, à la mobilité et à l'intégration internationale. La présente note décrit l'expérience de la République dominicaine et propose un modèle adaptable englobant la gouvernance, la sécurité, les infrastructures, le capital humain, la connectivité, le financement et l'évaluation.

Selon l'étude menée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et la Banque interaméricaine de développement (BID), les mesures de réforme mises en œuvre depuis 2006 ont entraîné, entre 2006 et 2012, une augmentation nette de 15,5 % du produit intérieur brut (PIB) par habitant (607 USD par habitant) et une hausse d'environ 5,5 milliards USD du PIB. En 2025, l'Autorité nationale de l'aviation a enregistré 217 620 vols et 19,68 millions de passagers. Cette expérience montre que les retombées positives sont accrues lorsque les différents éléments du système de l'aviation sont intégrés dans une politique publique produisant des résultats mesurables.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) tenir compte du fait que l'aviation civile constitue un élément stratégique du développement économique et de la résilience des PEID, et promouvoir son intégration dans les plans nationaux de développement et d'investissement ;
b) recommander aux PEID d'adopter une planification intégrée comprenant un cadre juridique et institutionnel, la sécurité, les infrastructures et la navigation aériennes, le capital humain, la connectivité et les priorités nationales, avec une répartition des responsabilités, un financement et des résultats mesurables ;
c) demander à l'OACI des orientations pratiques sur l'intégration de l'aviation civile dans les plans nationaux de développement et d'investissement, notamment une méthode de diagnostic, des critères

[1] Version espagnole fournie par la République dominicaine.

	d'établissement de priorités, des possibilités de financement, une coordination interinstitutionnelle et des indicateurs comparables.
Objectifs stratégiques :	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous* et *Aucun pays laissé de côté.*
Incidences financières :	Les mesures proposées pourraient nécessiter des ressources pour des activités d'orientation, de coopération technique et de renforcement des capacités. Leur mise en œuvre dépendrait de la disponibilité de ressources provenant du programme ordinaire, de contributions volontaires et d'autres mécanismes de financement applicables.
Références :	Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) Loi n° 491-06 sur l'aviation civile et modifications OACI-BID, *The Impact of Aviation Reforms in the Dominican Republic: A Model of Socioeconomic Growth and Development* (2019). Loi n° 57-23 relative au régime d'incitations fiscales pour l'aviation civile commerciale Accord de transport aérien entre les États-Unis et la République dominicaine (en vigueur depuis le 19 décembre 2024) Autorité nationale de l'aviation, statistiques opérationnelles et relatives au trafic passagers 2017-2025 ProDominicana, statistiques sur le fret aérien 2015-2025 Banque centrale de la République dominicaine, statistiques sur les investissements étrangers directs par secteur d'activité 2015-2025

1. INTRODUCTION

1.1 Pour les petits États insulaires en développement (PEID), la connectivité aérienne est essentielle à l'accès aux marchés, au tourisme, au commerce et à la réponse aux crises. L'expérience de la République dominicaine repose sur une série de mesures de politique publique visant à moderniser le cadre juridique et institutionnel, à renforcer la sécurité opérationnelle, à investir dans les infrastructures et le capital humain, à ouvrir les marchés et à mesurer les résultats, dans le cadre d'une coordination entre les autorités, les institutions publiques, les exploitants et le secteur privé.

2. ANALYSE

2.1 En République dominicaine, la loi n° 491-06 a réorganisé le système de l'aviation, séparé les fonctions techniques des fonctions économiques et accordé à l'autorité de l'aviation civile une autonomie administrative et financière, jetant ainsi les bases du renforcement des capacités institutionnelles et de la supervision de la sécurité.

2.2 L'étude de cas menée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), avec le soutien de la Banque interaméricaine de développement, fournit les données chiffrées les plus solides concernant ce cycle de réformes. À l'aide d'un modèle économétrique portant sur 20 États comparables, l'étude a estimé une augmentation nette du produit intérieur brut (PIB) par habitant de 15,5 % (607 USD par habitant) entre 2006 et 2012, ce qui a ajouté environ 5,5 milliards USD au PIB, ainsi qu'une hausse de 23 à 27 % du trafic passagers entre les États-Unis et la République dominicaine. Ces estimations se rapportent à l'ensemble des réformes mises en œuvre au cours de cette période et ne devraient pas être automatiquement extrapolées aux mesures ultérieures.

2.3 Une politique d'aviation cohérente a intégré des instruments visant à renforcer la compétitivité et l'accès aux marchés. La loi n° 57-23 a prévu des incitations fiscales pour l'aviation civile commerciale, et l'accord de transport aérien entre les États-Unis et la République dominicaine a modernisé le cadre bilatéral. Ces instruments instaurent des conditions favorables à la création de nouvelles routes, fréquences et prestations, dont les effets devront être mesurés à l'aide de données ultérieures. Pour l'Autorité nationale de l'aviation, cette expansion potentielle implique des exigences accrues en matière de supervision, de capacités techniques et de services de navigation aérienne.

2.4 L'expérience dominicaine illustre un effet d'entraînement : une gouvernance claire et des capacités opérationnelles adéquates favorisent la connectivité et l'accès aux marchés, ce qui peut stimuler le tourisme, le commerce, l'investissement, l'emploi, la mobilité et la résilience. Ces avantages supposent une coordination avec les politiques nationales de développement. Sur le plan opérationnel, cet enchaînement comprend la gouvernance (mandats clairs, coordination et réglementation fiable), la sécurité et les capacités (supervision, infrastructures, technologies et capital humain), la connectivité (routes, fréquences, destinations, capacité et accès aux marchés), les leviers économiques (tourisme, fret, commerce, investissements, emploi et mobilité), ainsi que le développement et la résilience (productivité, intégration territoriale et réponse aux crises).

2.5 Entre 2020 et 2026, les investissements dans des projets d'équipements aéronautiques ont atteint 65,38 millions USD, couvrant des initiatives dans les domaines de la surveillance, de la navigation aérienne, des communications, de la météorologie et de l'information aéronautique. Les principales activités sont résumées en appendice.

2.6 Entre 2017 et 2025, les opérations aériennes enregistrées par l'Autorité nationale de l'aviation ont augmenté de 20,1 %, et le nombre de passagers transportés a progressé d'environ 42 %. Au premier semestre 2026, les opérations ont augmenté de 6,7 % et le nombre de passagers de 9,3 % par rapport à la même période en 2025. Une croissance a également été observée dans le fret aérien et les investissements liés au tourisme, comme le résume le tableau ci-après. Bien que ces indicateurs ne désignent pas la politique d'aviation comme seule cause, ils montrent que le renforcement du système, la connectivité et les activités économiques dépendantes du transport aérien se sont développés simultanément.

Indicateur	Année de base	Valeur de base	Année finale	Valeur finale	Variation
Opérations aériennes	2017	181 257	2025	217 620	+20,1 %
Passagers transportés	2017	13,9 millions	2025	19,68 millions	≈ +42 %
Fret aérien	2015	105 439 481 kg	2025	118 222 137 kg	+12,1 %
Investissements étrangers directs dans l'hôtellerie et le tourisme	2015	671,9 millions USD	2025	1 323,5 millions USD	+97,0 %

Sources : Autorité nationale de l'aviation, statistiques opérationnelles et sur les passagers ; ProDominicana, statistiques sur le fret aérien ; Banque centrale de la République dominicaine, statistiques sur les investissements étrangers directs dans le tourisme. Le chiffre relatif au nombre de passagers pour 2017 est une estimation.

2.7 Bien que ces indicateurs ne démontrent pas, en eux-mêmes, un lien de causalité attribuable exclusivement à la politique d'aviation, ils montrent que le renforcement du système de l'aviation, l'élargissement de l'accès aux marchés et les résultats des secteurs économiques dépendant de la connectivité aérienne évoluent simultanément. Pour soutenir cette croissance, les capacités réglementaires

et opérationnelles, la supervision de la sécurité, les services de navigation aérienne, les infrastructures et le capital humain doivent être régulièrement adaptés au volume et à la complexité croissante de l'exploitation.

2.8 L'expérience dominicaine permet de définir un cycle de planification en cinq étapes pouvant être adapté à d'autres PEID : diagnostic, établissement des priorités, intégration et financement, mise en œuvre et évaluation. Le modèle et les indicateurs minimaux sont présentés en appendice.

3. CONCLUSION

3.1 L'expérience dominicaine montre que l'aviation civile peut considérablement contribuer au développement économique lorsque la réglementation, la sécurité, la connectivité, les infrastructures, le capital humain et les investissements sont gérés de manière coordonnée et qu'il existe une continuité institutionnelle. Cette approche est particulièrement pertinente pour les PEID, qui dépendent du transport aérien pour participer aux marchés internationaux.

3.2 L'enseignement à tirer de cette expérience ne réside pas dans la reproduction d'une institution, d'une règle ou d'une mesure d'incitation particulière, mais dans l'adaptation d'un cycle comprenant le diagnostic, l'établissement des priorités, l'intégration dans la planification nationale, le financement, la mise en œuvre et l'évaluation, le tout fondé sur des besoins avérés, les coûts du cycle de vie et des indicateurs de résultats. L'échange d'expériences et une assistance technique adaptée à chaque État peuvent favoriser le développement d'un transport aérien plus inclusif, durable et résilient.

– – – – – – – – – – – –

APPENDICE

PLANNING MODEL AND INDICATORS DERIVED FROM THE EXPERIENCE OF THE DOMINICAN REPUBLIC

This Appendix summarizes initiatives to modernize aeronautical equipment and the planning cycle derived from the experience of the Dominican Republic. To be applied in other SIDS, the model and indicators should be adapted to the conditions and priorities of each State.

A. Main activities to modernize aeronautical equipment

Area	Relevant activities	Operational contribution
Air traffic control and oversight	Air traffic control centres, Cibao TMA oversight, PSR/SSR for Cabo Rojo, ADS-B	Wider oversight coverage, continuity and capacity
Navigation and communications	DVOR/DME at Punta Cana and San Isidro, communications at Puerto Plata, Punta Cana, La Romana and Norge Botello, ATM servers	Enhanced CNS/ATM availability and interoperability
Meteorology	Doppler weather radar stations at Las Américas, Punta Cana and Isabel de Torres, Puerto Plata	Better weather information, not equivalent to ATC radar coverage
Information and airfields	AIS–AIM transition, control room at San Isidro, equipment associated with the development of Cabo Rojo	More timely and interoperable data, and support for new airport capacity

B. Planning cycle and minimum indicators

Phase	Minimum decision or outcome	Minimum indicators
1. Diagnostics	Identify legal, institutional, operational, technological and human capital shortfalls	Efficient application of Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP), findings and closure, stated capacity, system availability, technical staff
2. Prioritization	Prioritize as a function of demand, risk, anticipated benefit and life-cycle cost	Operations, passengers, routes/destinations, frequencies, cargo, demand forecasts
3. Integration and funding	Integrate investment in national plans and structure fundable projects	Planned/implemented investment, funding, life-cycle cost, physical and financial progress
4. Implementation	Implement, certify and put into service the planned capacity	Capacity installed, operational availability, workforce trained, milestones and deadlines
5. Evaluation	Measure results and adapt activities	Routes/destinations/frequencies, passengers/operations, cargo, tourism revenues, tourism investment, employment, geographical distribution, crisis recovery

— FIN —