



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 26 : Développement économique du transport aérien

INCIDENCES DE LA LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN

(Note présentée par la République dominicaine, avec le parrainage de 16 États membres de la CLAC²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail met en lumière les travaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans l'élaboration de politiques visant à promouvoir la libéralisation du transport aérien et l'expérience de la République dominicaine dans la mise en œuvre d'une politique d'aviation commerciale progressive qui a entraîné une amélioration considérable de la connectivité, une croissance du trafic aérien et un renforcement du tourisme.

Elle décrit les principales avancées réglementaires introduites par la République dominicaine, notamment l'octroi de droits de trafic plus étendus, l'octroi de droits de trafic de septième liberté pour les passagers des vols en provenance de destinations où il n'existe pas de service établi et qui ne constituent pas une concurrence déloyale à l'égard d'un service régulier autorisé, l'encouragement de la participation équitable des femmes, l'introduction de l'innovation et de la numérisation, et le renforcement des capacités techniques. Elle présente, chiffres à l'appui, les avantages tirés de cette politique et invite les États à considérer la libéralisation comme un outil de développement durable du transport aérien.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des informations contenues dans la présente note ;
- b) reconnaître les avantages qui peuvent découler de l'adoption de politiques de transport aérien commercial souples, durables et inclusives, conformément aux principes défendus par l'OACI ;
- c) inviter les États à envisager, en fonction de leur situation nationale, l'adoption d'approches progressives de la libéralisation qui favorisent l'accès au marché, l'efficacité opérationnelle et la croissance du transport aérien ;
- d) demander au Conseil de poursuivre l'élaboration de lignes directrices, d'études et de mécanismes de coopération technique pour aider les États à concevoir et à mettre en œuvre des politiques d'aviation commerciale conformes aux objectifs stratégiques de l'Organisation.

¹ Version espagnole fournie par la République dominicaine.

² Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou et Uruguay.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'objectif stratégique — <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Toute incidence financière dépendra des mesures qui pourraient être approuvées par l'OACI dans son budget 2026-2028.
<i>Références :</i>	Résolution A41-27, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i>

1. INTRODUCTION

1.1 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a toujours encouragé la libéralisation du transport aérien comme outil de promotion de la connectivité, du développement économique et des échanges culturels entre les peuples. Grâce à des conférences mondiales, des études techniques, des statistiques et des documents d'orientation, l'OACI a fourni aux États membres les outils nécessaires pour formuler des politiques publiques efficaces dans ce domaine.

1.2 Dans ce contexte, la République dominicaine a adopté une approche proactive en réformant sa politique de transport aérien commercial afin d'éliminer les obstacles et de faciliter l'accès à son marché, ce qui a donné des résultats tangibles du point de vue de la croissance du trafic aérien et du développement des routes. La présente note décrit en détail cette expérience, en vue de fournir des éléments pertinents pour les délibérations de la Commission économique à la 42^e session de l'Assemblée.

2. ANALYSE

2.1 Afin de contribuer à la connectivité entre les nations, aux échanges culturels et à l'économie des peuples, l'OACI a mené une série d'activités, allant de l'organisation de conférences sur le transport aérien à la préparation continue de documents d'orientation, en passant par l'analyse et la présentation de statistiques, afin d'aider les États membres à élaborer des politiques publiques et des outils qui contribuent à créer un environnement favorable au développement durable du transport aérien international.

2.2 L'augmentation du transport aérien s'intensifie de jour en jour et l'avion devient de plus en plus populaire parmi les passagers de toutes classes sociales et aux besoins variés. La République dominicaine a adopté une approche stratégique et progressive de la libéralisation du transport aérien, conforme aux principes promus par l'OACI. Conscient que la connectivité du transport aérien est un catalyseur du développement économique et social, l'État dominicain a reformulé sa politique d'aviation commerciale afin de faciliter l'accès des exploitants internationaux, de promouvoir une concurrence loyale et d'améliorer l'efficacité du système. Pour ce faire, des cadres réglementaires modernes ont été adoptés, des droits de trafic plus étendus ont été accordés et les capacités institutionnelles ont été renforcées, afin de gérer un environnement libéralisé de manière ordonnée et sûre.

2.3 Le processus a débuté en 2005 et a été motivé par les résultats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI (Montréal, 2003), qui exhortait les États à adopter des mesures visant à faciliter l'accès au marché et à stimuler une concurrence loyale. Par la suite, en 2010, la République dominicaine a officiellement adopté une politique nationale de transport aérien axée sur la libéralisation.

2.4 En janvier 2025, 15 ans après la dernière révision de la politique d'aviation commerciale de la République dominicaine, le Conseil de l'aviation civile a approuvé, par la résolution 20-25, une politique d'aviation commerciale mise à jour, plus souple et plus moderne, visant à faciliter l'accès au marché, à encourager le développement du tourisme et à assurer la durabilité du système national d'aviation. Les principaux éléments de cette politique sont les suivants :

1. **octroi de droits de trafic de courtoisie** : l'exploitation de compagnies aériennes étrangères est autorisée sur des routes non desservies ou mal desservies, selon la modalité de l'affrètement, lorsque cela est considéré comme contribuant au développement du transport aérien et de la connectivité nationale ;
2. **octroi de droits de trafic étendus** : il s'agit des droits de trafic aérien de cinquième et sixième liberté pour les vols de passagers, les vols de transport de fret ou les vols combinés, et de septième liberté pour les vols tout cargo ;
3. **flexibilité pour les routes non desservies** : afin de stimuler l'afflux de touristes et d'accroître la connectivité, des droits de septième liberté peuvent être accordés aux vols de passagers en provenance de destinations où il n'existe pas de service régulier, à condition qu'ils ne représentent pas une concurrence déloyale par rapport aux services réguliers autorisés ;
4. **permis saisonniers spéciaux** : des permis spéciaux peuvent être délivrés à des exploitants nationaux ou étrangers pour des routes en dehors de leur itinéraire habituel, avec des fréquences ou des vols saisonniers spécifiques, ce qui favorise une plus grande flexibilité opérationnelle ;
5. **inclusion et équité entre les sexes** : conformément aux objectifs de développement durable et au Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI, des mesures sont prévues pour promouvoir l'égalité de participation des femmes et des hommes dans tous les domaines de l'aviation civile. Cette politique promeut l'égalité salariale, le leadership des femmes et le développement de programmes de mentorat, d'éducation technique et de sensibilisation institutionnelle visant à améliorer la diversité de genre dans le secteur ;
6. **promotion de l'innovation et de la numérisation** : la politique comporte un engagement en faveur de la transformation numérique du secteur aéronautique, encourageant l'intégration des technologies émergentes, l'automatisation des processus réglementaires et opérationnels et l'amélioration de l'expérience des usagers, le tout dans le cadre d'un écosystème axé sur l'innovation qui favorise la recherche, le développement et la compétitivité ;
7. **renforcement des capacités techniques** : la priorité est donnée à la formation continue du capital humain du secteur aéronautique par le biais de programmes de formation technique, opérationnelle et de gestion destinés au personnel des autorités de l'aviation, des exploitants de compagnies aériennes, des aéroports et des autres entités concernées. Ces programmes couvrent des sujets tels que la sécurité, la gestion des risques, la durabilité environnementale, l'interopérabilité numérique et la gestion du trafic aérien, en coordination avec les centres de formation régionaux et avec le soutien d'organisations internationales.

2.5 Cette expérience démontre que la libéralisation, lorsqu'elle s'accompagne d'un cadre réglementaire solide, de politiques publiques inclusives et d'une vision stratégique du développement, peut apporter des avantages tangibles du point de vue de la connectivité, de la compétitivité et du bien-être des citoyens.

2.6 Les résultats de cette politique de libéralisation ont été remarquables et mesurables. Le nombre de passagers transportés au niveau international est passé de 14,4 millions en 2019 à 15,4 millions en 2022 et a atteint le chiffre record de 19 millions en 2024. En ce qui concerne les opérations aériennes, 116 391 décollages et atterrissages ont été enregistrés en 2019 contre 135 191 en 2024, soit une

augmentation de 16 % par rapport à la période prépandémique. En outre, 98 nouvelles routes internationales, pour vols réguliers et affrétés, ont été approuvées pour la seule année 2024, ce qui témoigne d'un développement considérable de la connectivité et du positionnement stratégique du pays comme plateforme de correspondance régionale.

2.7 Ces réalisations sont le reflet d'une politique cohérente basée sur des critères techniques et une vision à long terme qui a favorisé l'accès à de nouveaux marchés, une saine concurrence entre les exploitants et une plus grande efficacité dans la fourniture de services aériens.

3. CONCLUSION

3.1 L'expérience de la République dominicaine montre qu'une politique de l'aviation commerciale axée sur la libéralisation peut être un moteur efficace du développement économique, de l'intégration régionale, de la promotion du tourisme et de l'amélioration de la compétitivité. La mise en œuvre de politiques flexibles a considérablement amélioré la connectivité internationale du pays, attiré de nouveaux investissements, créé des emplois de qualité et positionné la République dominicaine comme un centre aérien émergent dans la région des Caraïbes.

3.2 Loin d'être incompatible avec une réglementation responsable, la libéralisation peut s'inscrire dans un cadre réglementaire solide qui garantit la protection des usagers, le respect des normes de sécurité internationales et la promotion d'une concurrence loyale. Cette vision a été rendue possible par une gouvernance institutionnelle renforcée, une coordination efficace entre les autorités sectorielles et une approche stratégique alignée sur les principes et les objectifs de l'OACI.

3.3 Compte tenu de ce qui précède, l'expérience de la République dominicaine est considérée comme un exemple précieux de la manière dont une politique d'aviation commerciale visant à ouvrir les marchés peut être mise en œuvre de manière progressive, durable et inclusive, en intégrant l'innovation technologique, l'équité entre les sexes et le renforcement des capacités comme piliers du développement. La Commission économique est respectueusement invitée à prendre note de la présente proposition et à l'examiner dans le cadre des délibérations et des décisions qui seront adoptées à la 42^e session de l'Assemblée.