



NOTE DE TRAVAIL

SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

**Point 1 : Aperçu général des tendances et des faits nouveaux
1.1 : Faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation**

**FAIRE PROGRESSER LES TRAVAUX DE L'OACI SUR LA LIBÉRALISATION
DU TRANSPORT AÉRIEN**

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail, mettant en évidence certains apports du transport aérien à l'économie mondiale, décrit aussi certaines des contributions de ce secteur au développement économique et social dans les EAU. L'aviation et le tourisme pourraient jouer un bien plus grand rôle encore dans le développement économique de n'importe quel pays si des règles dépassées d'accès aux marchés ne constituaient encore, dans le monde, un obstacle majeur. L'avis est émis dans cette note que la libéralisation du transport aérien pourrait apporter de plus grands avantages encore au monde dans son ensemble. Aussi bien l'industrie du transport aérien que les États devraient donc poursuivre une libéralisation de grande ampleur pour stimuler l'efficacité du système mondial de transport aérien et profiter des avantages d'un essor du tourisme, de flux commerciaux améliorés et d'interactions sociales accrues. À cet égard, l'OACI a un important rôle à jouer dans la promotion d'une libéralisation plus poussée. La note préconise que le budget de l'OACI sur ce front ne soit pas réduit.

Suite à donner : La Conférence est invitée à convenir des recommandations présentées au paragraphe 5.

Références : Les références ATConf/6 peuvent être consultées sur le site www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INTRODUCTION

1.1 Oxford Economics, cabinet de conseil en prévision et recherche globales, estime à quelque 2 200 milliards USD l'impact économique mondial de l'aviation (en incluant ses effets directs, effets indirects, effets induits et effets catalytiques sur le tourisme). Avec une contribution de 6,6 millions d'emplois à l'activité mondiale, l'aviation représente 3,5 % du produit intérieur brut (PIB) mondial. Si elle était un État, l'aviation serait le 19^e pays du monde en termes de PIB. Sur la base de l'expérience des EAU, la présente note formule certaines recommandations visant à promouvoir la libéralisation du transport aérien dans le monde et ainsi à renforcer et réaliser pleinement les contributions vitales de l'aviation au développement économique global et à la prospérité dans le monde.

2. **L'EXPÉRIENCE DES EAU EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN : UN IMPÉRATIF DE POLITIQUE**

2.1 Ayant reconnu ces avantages depuis des décennies, les EAU ont fait d'une aviation libéralisée un impératif stratégique de politique. Grâce à l'ouverture à la concurrence, l'aviation est devenue un secteur essentiel de leur économie, entraînant un développement, une diversification et des activités liées à l'aviation qui contribuent à leur PNB hors-pétrole. En reliant les EAU au monde, l'aviation apporte une connectivité d'importance vitale pour un État jeune, dont la fondation remonte seulement au 2 décembre 1971. Dans ce contexte, chaque objectif de politique doit reconnaître la contribution stratégique du secteur ouvert et libéral à la promotion des objectifs économiques et sociaux du pays. En d'autres mots, l'aviation est un élément catalyseur de la chaîne d'approvisionnement économique et un véhicule pour la réalisation du développement économique et social. Du fait des succès remportés par les compagnies aériennes intérieures et étrangères en stimulant les flux de trafic internationaux et intercontinentaux, existants et nouveaux, à destination et en provenance des EAU, le secteur aérien y connaît une croissance rapide, ce qui, à son tour, stimule le développement des activités économiques, des industries et du commerce locaux. Les EAU soutiennent donc une politique libérale de l'aviation, tant en favorisant la concurrence sur leur propre territoire (avec de nombreuses compagnies aériennes et de nombreux aéroports) que par leur ferme engagement envers les accords de services aériens ciel ouvert, favorables à la concurrence. À ce jour, les EAU ont des accords de services aériens avec 147 pays, dont 113 sont des accords "ciel ouvert" ou entièrement libéraux.

3. **CONTRIBUTION DE L'AVIATION À L'ÉCONOMIE DES EAU**

3.1 L'exploitation des réserves pétrolières depuis les années 1970 a permis aux EAU de surmonter leur dépendance aux activités perlières et à la pêche. Le développement qui s'en est suivi a permis des investissements considérables et clairvoyants dans les infrastructures, attirant de très nombreux travailleurs expatriés et entraînant une rapide expansion de la population résidente. Tandis que les revenus du pétrole et de l'industrie pétrochimique entraînaient un développement économique rapide, le gouvernement fédéral et les gouvernements locaux des EAU reconnaissaient aussi l'importance de la diversification et de l'édification d'une économie durable. Dans ce contexte, l'aviation basée sur des politiques libérales d'accès au marché, qui est regardée comme un facteur de compétitivité dans d'autres secteurs également, intervient aussi elle-même pour une part importante du PNB du pays.

3.2 Dans une étude effectuée par Jacobs Consultancy pour *Abu Dhabi Airports Company* (ADAC) en utilisant des données de 2009, il a été estimé que l'activité générée par l'Aéroport international d'Abu Dhabi (ADIA) contribuait pour 6,3% au PNB hors-pétrole de l'Émirat d'Abu Dhabi et pour 10,1 % aux emplois non-pétroliers. Outre les incidences économiques directes, induites et catalytiques résultant des dépenses, de l'emploi et des revenus, des incidences considérables sont à attendre des investissements de plus de 7 milliards de USD consacrés à la construction d'aéroports. Selon la plus récente étude indépendante effectuée pour Etihad Airways par Oxford Economics, achevée en avril 2011, la contribution économique totale d'Etihad Airways au PNB d'Abu Dhabi est en voie de s'accroître de 76 % pour passer d'ici 2015 à 10,743 milliards USD, ce qui aidera à soutenir 162 000 emplois dans l'Émirat.

3.3 En 2011, Oxford Economics a effectué aussi une étude sur la contribution de l'aviation à l'économie de l'Émirat de Dubaï. Il a été calculé dans le cadre de cette recherche que le secteur de l'aviation soutient dans cet Émirat 125 000 emplois directs dans le transport aérien ou emplois induits, ajoutant 11,7 milliards USD à l'économie locale.

3.4 La contribution du pétrole au PNB de Dubaï étant inférieure à 5 %, les voyages et le tourisme sont des secteurs clés de l'économie de cet Émirat, qui prospèrent grâce à une approche libérale de la politique de l'aviation, sans politique de protection pour les transporteurs des EAU basés à Dubaï. La connectivité qui en résulte, apportée par toutes les compagnies aériennes opérant à Dubaï, attire les investissements directs et les talents étrangers, ce qui rend possibles les grappes d'entreprises, la spécialisation et d'autres retombées sur la capacité de production. Cette connectivité stimule aussi les flux d'investissements et de personnes entre pays et est directement profitable aux passagers aériens. Ainsi, tout en apportant une contribution positive à l'économie de Dubaï, le secteur aérien de l'Émirat contribue aussi à la croissance de l'économie mondiale, au profit de tous.

3.5 Par ailleurs, si l'on inclut l'emploi dans le tourisme, l'aviation soutient un total de plus de 250 000 emplois, apportant une contribution supérieure à 22 milliards de USD, ce qui, selon le rapport, représente 19 % du nombre total d'emplois à Dubaï et 28 % de son PIB. Grâce à la politique de ciel ouvert de l'Émirat, l'importance de l'aviation pour Dubaï devrait s'accroître encore au cours de la prochaine décennie. Oxford Economics s'attend en effet à ce que, d'ici à 2020, la contribution économique du secteur aérien à Dubaï atteigne 44,5 milliards de USD, soit 32% de son PIB, et 372 900 emplois, soit quelque 22% de ses emplois.

4. DE PLUS AMPLES OPPORTUNITÉS POUR UN LEADERSHIP DE L'OACI DANS LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

4.1 Les incidences de la libéralisation vont bien au-delà des avantages directs pour les passagers : des services aériens et des volumes de trafic accrus stimulent la croissance de l'emploi et l'économie en général. Les progrès considérables réalisés par les États dans la libéralisation, et l'application de politiques et d'éléments d'orientation élaborés par l'OACI tels les modèles d'accord sur les services aériens, ont été reconnus à la 37^e session de l'Assemblée. En même temps, il a été reconnu que les défis sont toujours nombreux et qu'il est nécessaire que le travail de l'OACI soit poursuivi et renforcé s'il y a lieu. Les EAU estiment que l'OACI a un rôle important à jouer dans la promotion d'une libéralisation plus poussée et que son budget sur ce front ne devrait pas être réduit.

4.2 La plus mondiale de toutes les industries est encore régie par un enchevêtrement d'accords de services aériens bilatéraux restrictifs conclus il y a près de 70 ans – à une époque où l'aviation civile internationale était encore le privilège exclusif de quelque 9 millions de passagers. La question se pose donc de savoir si ce régime de réglementation convient pour quelque 2,5 milliards de passagers par an – taille actuelle du marché. L'aviation et le tourisme pourraient jouer un bien plus grand rôle dans le développement économique de n'importe quel pays si des règles obsolètes d'accès au marché n'étaient encore dans le monde une entrave majeure. Il y a des arguments de poids pour que l'industrie et les gouvernements recherchent une libéralisation de grande ampleur afin de renforcer l'efficacité du système mondial de transport aérien et de recueillir les avantages d'un tourisme accru, de flux commerciaux améliorés et d'interactions sociales stimulées.

5. RECOMMANDATIONS

5.1 La Conférence est invitée :

- a) à demander instamment à l'OACI de faire progresser et renforcer ses travaux d'importance vitale sur la libéralisation dans le transport aérien, au profit de l'ensemble du monde ;

- b) à demander à l'OACI de continuer d'aider les États en apportant des études qui analysent les effets de la libéralisation ;
- c) à demander à l'OACI d'établir un fonds pour le transport aérien, afin de rechercher des contributions volontaires d'États membres pour stimuler les travaux de l'Organisation dans ce domaine.

— FIN —