



NOTE DE TRAVAIL

**SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN
(ATCONF/7)**

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels

3.2 : Renforcer la connectivité aérienne par des cadres économiques et réglementaires de l'aviation novateurs pour le transport aérien international

**FAIRE PROGRESSER L'ÉLABORATION D'UN CADRE DE CLASSIFICATION COMMUN
POUR MESURER L'INCIDENCE ÉCONOMIQUE DU SECTEUR DE L'AVIATION CIVILE**

(Note présentée par la République de Corée)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Dans sa résolution A42-26, l'Assemblée a demandé au Conseil d'élaborer des méthodes et des procédures pour mesurer les incidences directes, indirectes et secondaires de l'aviation sur l'économie nationale conformément aux normes internationalement reconnues. Pour que la mesure de ces incidences soit cohérente et comparable à l'échelle internationale, la définition du secteur de l'aviation civile et de sa portée doit reposer sur une assise commune. Dans la note A42-WP/140, la République de Corée a proposé l'élaboration d'un cadre harmonisé de définition et de classification pour le secteur de l'aviation civile. Lors de la 42^e session de l'Assemblée, la Commission économique a souligné l'importance d'une définition harmonisée du secteur et de sa portée, mais a également prôné la souplesse afin que les spécificités et les priorités nationales soient prises en compte. La présente note propose donc que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) fasse fond sur les discussions amorcées à la suite de la note A42-WP/140 et les arrime aux travaux entrepris conformément à la résolution A42-26 de l'Assemblée afin de faire progresser l'élaboration d'une définition élargie et d'un cadre de classification commun pour le secteur de l'aviation civile, en veillant à ce qu'ils puissent être adaptés à l'évolution des activités économiques, tout en prévoyant une marge de manœuvre dans leur application au niveau national.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) prendre note de l'importance de l'harmonisation de la définition du secteur de l'aviation civile et de sa portée afin que la mesure de ses incidences économiques puisse être comparable au niveau international ;
- b) recommander que l'OACI, en coopération avec les États membres et les organisations internationales concernées, fasse fond sur les travaux en cours et envisage de faire progresser l'élaboration d'une définition élargie et d'un cadre commun de classification pour le secteur de l'aviation civile, en veillant à ce qu'ils puissent être adaptés à l'évolution des activités économiques, tout en prévoyant une marge de manœuvre dans leur application au niveau national ;
- c) recommander que, lors de l'élaboration d'un tel cadre, l'OACI tienne également compte de ses liens avec les classifications et normes statistiques internationales pertinentes, ainsi qu'avec les méthodes

et procédures de mesure de l'incidence économique dont l'élaboration a été demandée au titre de la résolution A42-26, le cadre méthodologique du compte satellite de l'aviation (ASA) et d'autres travaux pertinents d'analyse statistique et économique réalisés par l'OACI.	
<i>Objectif stratégique :</i>	La présente note de travail 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>	Les activités visées dans la présente note devraient être financées par les ressources disponibles dans le cadre du programme des travaux d'analyse statistique et économique de l'OACI.
<i>Références :</i>	Résolution A42-26 de l'Assemblée, appendice E, section II – Analyse économique Doc 10221, 42 ^e session de l'Assemblée, <i>Rapport de la Commission économique</i> Note A42-WP/140, <i>Vers une définition normalisée de l'industrie de l'aviation civile et de sa portée</i> A42-WP/572, <i>Impact of Civil Aviation Industry on China's National Economy</i> <i>Aviation: Benefits Beyond Borders 2024</i> (en anglais seulement) Note A41-WP/16-EC/6, <i>Compte satellite de l'aviation</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Le secteur de l'aviation civile constitue un vaste écosystème d'activités économiques axées sur le transport aérien et liées aux services aéroportuaires et de navigation aérienne, à la construction et à la maintenance d'aéronefs, à la logistique, à la construction, aux technologies de l'information et à la communication, ainsi qu'aux services professionnels. La portée des activités économiques liées à l'aviation change constamment avec, en toile de fond, l'émergence de nouvelles technologies et de nouveaux modèles économiques, notamment l'intelligence artificielle (IA), les systèmes d'aéronefs non habités (UAS), la mobilité aérienne avancée (AAM) et les services numériques.

1.2 Dans ce contexte en évolution, il est nécessaire de définir clairement le secteur de l'aviation civile et sa portée afin d'évaluer de manière cohérente son importance et sa contribution aux économies nationales. Dans la note A42-WP/140, la République de Corée a fait observer que l'absence d'un tel fondement commun pouvait entraver l'établissement des rapports statistiques, la mesure de l'incidence économique et la comparabilité internationale, et a proposé d'élaborer une définition de base et une définition élargie ainsi qu'un cadre de classification pour l'aviation.

1.3 Lors de la 42^e session de l'Assemblée, la Commission économique s'est félicitée des initiatives décrites dans la note WP/140 et a souligné l'importance d'établir une définition harmonisée du secteur de l'aviation civile et de sa portée. Les participants se sont déclarés favorables à l'élaboration d'une définition mondiale normalisée, tout en soulignant la nécessité d'une latitude suffisante pour que les priorités nationales soient prises en compte. Le Secrétariat a informé la Commission que la Division des statistiques avait déjà entrepris des travaux connexes, lesquels tenaient compte de cette latitude.

1.4 Par ailleurs, dans sa résolution A42-26, l'Assemblée a demandé au Conseil d'élaborer des méthodes et des procédures pour mesurer les incidences directes, indirectes et secondaires de l'aviation sur l'économie nationale conformément aux normes internationalement reconnues. Étant donné que la mesure

de l'incidence économique est subordonnée à la délimitation du secteur de l'aviation civile, l'application cohérente et comparable à l'échelle internationale de ces méthodes est également tributaire de l'établissement d'une assise commune pour la définition du secteur et de sa portée.

2. ANALYSE

2.1 Portée du secteur de l'aviation civile et mesure de son incidence économique

- a. La mesure des incidences directes, indirectes et secondaires d'un secteur est subordonnée à la délimitation de sa portée. Pour mesurer les incidences directes, on utilise en premier lieu la production et les emplois créés par les activités réalisées dans les limites du secteur de l'aviation civile, de même que la valeur qu'elles ajoutent. C'est ensuite à partir de ces incidences que l'on estime les effets sur la chaîne d'approvisionnement et sur les dépenses des ménages.
- b. Toutefois, le traitement des activités liées à la chaîne de valeur de l'aviation peut varier d'un cadre analytique à l'autre. Par exemple, la construction et la maintenance d'aéronefs, ainsi que la construction, les technologies de l'information et les services professionnels liés à l'aviation peuvent être considérés comme des branches d'activités faisant partie intégrante du secteur de l'aviation civile, ou comme des branches d'approvisionnement qui sont en marge du secteur.
- c. Lorsqu'il y a des différences dans la délimitation du secteur, l'utilisation d'une méthode pour mesurer l'incidence économique peut donner lieu à des différences dans la couverture des estimations des incidences directes et, par conséquent, dans la portée des incidences indirectes et secondaires. Ainsi, dans le cadre de l'élaboration de méthodes pour mesurer les incidences directes, indirectes et secondaires, conformément à la résolution A42-26, il faudrait également envisager l'établissement d'une assise commune pour la définition et la classification du secteur de l'aviation civile, qui constituerait le point de départ de la mesure.

2.2 Classification du secteur de l'aviation et analyse de son incidence économique – approches actuelles

- a. Des États membres ont établi des cadres statistiques et de classification distincts qui couvrent l'ensemble de la chaîne de valeur de l'aviation et qui reflètent la structure du secteur et les objectifs de la politique du pays.
- b. La République de Corée réalise une enquête sur le secteur de l'aviation depuis 2019. Cette enquête recueille des données sur les établissements, les ressources financières et l'emploi dans le secteur de l'aviation et les secteurs liés à celui-ci, utilisant une classification comprenant 4 catégories principales, 14 catégories intermédiaires, 30 catégories secondaires et 66 catégories détaillées.
- c. Dans la note A42-WP/572, la Chine a présenté une classification du secteur de l'aviation civile établie dans une perspective globale de la chaîne de valeur, comprenant 8 catégories principales, 27 catégories intermédiaires et 88 sous-catégories, et a décrit son utilisation dans le cadre de l'élaboration d'une base de données sectorielle et de la réalisation d'analyses entrées-sorties.

- d. Dans les études sur l'incidence économique du secteur, ce dernier est également délimité en fonction des objectifs de l'analyse. Par exemple, le rapport *Aviation: Benefits Beyond Borders 2024* du Groupe d'action du transport aérien (ATAG) inclut dans la catégorie des acteurs qui contribuent aux incidences directes les compagnies aériennes, les exploitants d'aéroports et les prestataires de biens et de services présents dans les aéroports, les constructeurs d'aéronefs civils ainsi que les fournisseurs de services de navigation aérienne. L'ATAG établit une distinction entre les incidences indirectes, qui découlent de l'achat de biens et de services par le secteur de l'aviation via sa chaîne d'approvisionnement, et les incidences secondaires, découlant des dépenses financées par la rémunération des salariés du secteur de l'aviation et de sa chaîne d'approvisionnement.
- e. Ces approches ont pour objectif commun une représentation exhaustive de la chaîne de valeur du secteur de l'aviation et de ses retombées économiques, mais diffèrent sur le plan des activités prises en compte, de la délimitation du secteur et des structures de classification utilisées. Ces différences reflètent la structure du secteur national et les objectifs de l'analyse, et mettent en exergue la nécessité d'un cadre de classification commun relevant de l'OACI, que les États membres pourraient utiliser comme référence pour améliorer la comparabilité internationale.

2.3

Un cadre de classification commun pour un secteur de l'aviation en évolution

- a. Les classifications existantes des activités restent utiles pour l'identification de nombreuses activités liées à l'aviation. Toutefois, en raison de la création de nouvelles activités dans des domaines tels que les services d'aviation faisant appel à l'intelligence artificielle, les données sur l'aviation et les services numériques, les UAS et l'AAM, il pourrait être de plus en plus difficile d'établir une distinction cohérente entre l'aviation civile et les secteurs qui y sont liés. Il est donc nécessaire d'établir des principes communs pour déterminer les activités devant être prises en compte et la portée du secteur.
- b. L'OACI devrait donc faire progresser l'élaboration d'une définition élargie, pouvant englober non seulement les activités de transport aérien classiques, mais aussi les activités de la chaîne de valeur de l'aviation et les nouvelles activités économiques pertinentes. Cette définition devrait ensuite être transposée dans un cadre de classification commun pouvant être appliqué à l'établissement des statistiques et à l'analyse de l'incidence économique.
- c. Il ne s'agit pas d'obliger tous les États membres à utiliser les mêmes codes ou classifications pour les activités. Le cadre devrait plutôt établir des principes communs de classification et une délimitation commune du secteur, avec lesquels les États membres pourraient mettre en correspondance leurs classifications et statistiques. Cette approche tiendrait compte des différences sur le plan de la structure du secteur et des systèmes statistiques nationaux, et permettrait aux États membres d'identifier les activités de l'aviation civile à partir d'une base conceptuelle commune et d'améliorer la comparabilité des statistiques et des analyses de l'incidence économique du secteur.
- d. Pour élaborer le cadre, l'OACI pourrait tirer parti des systèmes de classification existants et de l'expérience des États membres, ainsi que des classifications et normes

statistiques utilisées à l'échelle internationale. La note A42-WP/140 fait état des liens qui pourraient être établis avec la Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activité économique (CITI) ; la Classification centrale de produits (CPC) ; et le Système de comptabilité nationale (SCN). De tels liens pourraient renforcer l'harmonisation avec les systèmes statistiques nationaux et la comparabilité internationale, et le cadre pourrait également servir de fondement commun aux travaux de mesure de l'incidence économique menés conformément à la résolution A42-26, ainsi qu'aux travaux connexes de l'OACI en matière d'analyse statistique et économique, notamment le cadre méthodologique du compte satellite de l'aviation (ASA).

3. CONCLUSION

3.1 L'application uniforme, à l'échelle internationale, des méthodes de mesure des incidences directes, indirectes et secondaires, demandée par la résolution A42-26, nécessite une assise commune pour la définition du secteur de l'aviation civile et de sa portée.

3.2 L'OACI devrait donc faire fond sur les discussions engagées à la suite de la note A42-WP/140 et les arrimer aux travaux de mesure de l'incidence économique menés conformément à la résolution A42-26, en vue de faire progresser l'élaboration d'une définition élargie et d'un cadre de classification commun pour le secteur de l'aviation civile, pouvant être adaptés à l'évolution des activités économiques, tout en laissant aux États membres une certaine latitude dans l'application du cadre au sein de leurs systèmes existants de classification et de statistiques. Plutôt que d'imposer aux États membres un code unique pour les activités, le cadre devrait établir des principes communs de classification et une portée commune avec lesquels les classifications et statistiques nationales existantes pourraient être mises en correspondance. Pour élaborer le cadre, l'OACI pourrait également envisager un arrimage avec les classifications et normes statistiques internationales existantes, notamment la CITI, la CPC et le SCN.

3.3 La République de Corée est disposée à partager son expérience en matière d'élaboration et d'exploitation de systèmes de statistiques et de classification pour le secteur de l'aviation, et à participer à de nouvelles discussions avec l'OACI et les États membres.