Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/93[1]
24/9/26

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

INTÉGRER L'AVIATION EN TANT QUE MOTEUR ÉCONOMIQUE ET CATALYSEUR DE LA DIVERSIFICATION : LE CAS DE LA VISION OMAN 2040

(Note présentée par Oman)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note examine le rôle transformateur de l'aviation en tant que catalyseur et moteur économique favorisant la diversification et la croissance durable. Inspirée de l'expérience d'Oman, elle montre comment l'intégration de l'aviation dans les cadres nationaux de planification et d'investissement contribue à maximaliser les retombées économiques en soutenant le tourisme et la logistique et en stimulant l'investissement privé.

La note propose un cadre analytique mettant en relief le lien entre la connectivité aérienne et la croissance économique et fournit aux États membres des enseignements qu'ils peuvent mettre en pratique.

Suite à donner : La Conférence est invitée à examiner les recommandations formulées au paragraphe 6.

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 :	L'utilisation des approches décrites ci-après pourrait nécessiter d'investir davantage dans les infrastructures aéroportuaires et les systèmes de navigation aérienne pour répondre à la croissance prévue de la demande de transport aérien. La note préconise aussi des modèles de financement innovants, notamment des partenariats public-privé, afin d'améliorer l'efficacité des dépenses et de stimuler les investissements dans des projets à fort rendement économique, en particulier dans les villes aéroportuaires et les zones logistiques.
Références :	Vision Oman 2040 – Vision nationale, Sultanat d'Oman Stratégie aéronautique nationale 2040, Sultanat d'Oman Stratégie touristique nationale 2040, Sultanat d'Oman

[1] Version en langue arabe fournie par Oman

	Stratégie logistique 2040 du Sultanat d'Oman 2040 *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587) et programmes de développement économique Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) – Cadres de politique pour le transport aérien Groupe d'action du transport aérien (ATAG) – *Aviation : Benefits Beyond Borders* Association du transport aérien international (IATA) – Études économiques et de connectivité aérienne Banque mondiale – Rapports sur le développement du transport aérien Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) – Études sur les transports et les infrastructures Conseil international des aéroports (ACI World) – Rapports sur l'économie des aéroports Oxford Economics – *Aviation Economic Impact Models*

1. INTRODUCTION

1.1 L'importance d'intégrer l'aviation dans les plans nationaux de développement est devenue de plus en plus évidente, ce secteur étant désormais considéré comme un moteur du développement économique plutôt que comme un simple secteur de services. Dans ce contexte, Oman a adopté, dans le cadre de la « *Vision Oman 2040* », une approche qui lie le développement de l'aviation aux objectifs de diversification économique et de développement durable.

2. LE MODÈLE OMANAIS : DE SECTEUR DE SERVICES À MOTEUR ÉCONOMIQUE

2.1 Le modèle d'Oman pour le développement de l'aviation redéfinit le rôle économique du secteur, faisant passer celui-ci d'une industrie de services traditionnelle à un système économique intégré qui génère de la valeur ajoutée grâce à des liens étroits avec d'autres secteurs. Une telle transformation est envisagée dans le cadre de la « *Vision Oman 2040* » et de la stratégie aéronautique nationale (NAS 2040), qui vise à porter la contribution de l'aviation au produit intérieur brut (PIB) à plus de 3,5 % d'ici 2040, contre 1,8 % en 2023. Il s'agit d'une évolution structurelle du rôle de ce secteur dans l'économie nationale. Parmi les objectifs figurent aussi la réalisation d'une croissance de 5 % du PIB réel, l'augmentation de la part non pétrolière de l'économie à 90 %, l'attraction de flux d'investissements directs étrangers équivalents à 10 % du PIB, et la hausse à 40 % du taux d'« omanisation » dans l'ensemble du secteur privé.

2.2 Il est aussi prévu que le secteur aéronautique d'Oman soit directement intégré dans plusieurs stratégies nationales clés visant à diversifier l'économie et à renforcer le développement durable. Parmi celles-ci figurent la stratégie touristique nationale, qui vise à attirer plus de 11 millions de touristes par an, la stratégie logistique, qui vise à hisser Oman parmi les dix premiers pays mondiaux selon l'indice de performance logistique (LPI), et la stratégie environnementale, qui vise la réalisation de la neutralité carbone d'ici 2050.

3. DÉBAT ET ANALYSE : MODÈLE D'IMPACT ÉCONOMIQUE DE L'AVIATION

3.1 L'indice de connectivité aérienne est un facteur déterminant clé de la capacité d'un pays à s'intégrer dans l'économie mondiale. Selon des estimations internationales (issues d'études spécialisées), une amélioration de 10 % de cet indice peut donner lieu à une augmentation de 1 à 2 % du flux touristique international. De plus, chaque augmentation d'un million de passagers aériens peut contribuer à créer entre 10 000 et 15 000 emplois directs et indirects dans les secteurs liés à l'aviation [Association du transport aérien international (IATA) : études économiques et de connectivité ; Banque mondiale : rapports

sur le développement du transport aérien ; et Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) : études sur les transports et les infrastructures). La hausse des dépenses touristiques, l'augmentation de la demande de services connexes et la stimulation des investissements dans les secteurs de l'hôtellerie et de la logistique ont aussi une incidence indirecte sur la croissance du PIB non pétrolier. Investir dans l'expansion des réseaux de compagnies aériennes et dans l'augmentation de la fréquence des vols n'est donc pas seulement une décision d'exploitation ; il s'agit aussi d'un outil économique direct permettant de stimuler la croissance.

3.2 L'incidence économique de la connectivité aérienne s'étend aux investissements étrangers directs (IED). L'expérience internationale donne à croire qu'un meilleur accès du transport aérien aux marchés mondiaux réduit les coûts de transaction et augmente l'attractivité de l'environnement d'investissement. Dans ce contexte, améliorer la concurrence des aéroports en tant que pôles régionaux et internationaux favorise les flux d'investissement vers les secteurs liés à l'aviation, comme les zones franches, la logistique et les villes-pôles économiques aéroportuaires (aérotropoles). Cela crée une chaîne de valeur qui dépasse le cadre des secteurs traditionnels du transport aérien (Banque mondiale : rapports sur le développement du transport aérien ; OCDE : études sur les transports et les infrastructures).

3.3 Le tourisme est l'un des vecteurs les plus importants par lesquels l'aviation génère des retombées économiques. Une connectivité aérienne accrue entraîne une augmentation du nombre de visiteurs internationaux, de la durée moyenne de séjour et du volume des dépenses touristiques. Les estimations indiquent que chaque augmentation d'un million de passagers aériens peut contribuer à créer entre 10 000 et 15 000 emplois directs et indirects dans le tourisme, les transports et d'autres secteurs de services [IATA : études économiques et de connectivité ; Conseil international des aéroports (ACI World) : rapports sur l'économie des aéroports].

3.4 L'analyse montre que le lien entre l'aviation et la croissance économique est multidimensionnel plutôt que simplement linéaire. Il apporte un effet multiplicateur, qui donne lieu à un impact économique global bien supérieur à l'effet direct des dépenses dans le seul secteur de l'aviation. Selon des estimations internationales, chaque unité investie en aviation peut générer entre 2,5 et 3,5 unités de production macro-économique dans l'ensemble de l'économie [Groupe d'action du transport aérien (ATAG) : « *Aviation : Benefits Beyond Borders* » ; Oxford Economics : « *Aviation Impact Modelling* »).

4. COMPARAISONS INTERNATIONALES

4.1 L'impact économique de l'aviation dépend du niveau de connectivité aérienne existant et du modèle d'intégration adopté. Dans les économies avancées, l'aviation est gérée comme une plateforme économique intégrée plutôt que comme un simple secteur des transports ; sa contribution représente entre 8 et 12 % du PIB, en tenant compte à la fois des retombées directes et indirectes (ATAG : « *Aviation : Benefits Beyond Borders* » ; *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587). Dans les États du Conseil de coopération du Golfe (CCG), certains aéroports sont devenus des plaques tournantes mondiales, favorisant ainsi la croissance du tourisme et des investissements. En comparaison, Oman a adopté une approche qui vise à renforcer le rôle des aéroports en tant qu'éléments habilitants de l'activité économique et de la connectivité régionale, en mettant l'accent sur la qualité et l'efficacité économique de la connectivité, et en la reliant à des secteurs économiques à valeur ajoutée plutôt qu'en se concentrant uniquement sur le volume de trafic.

5. CONCLUSION

5.1 La présente note braque les projecteurs sur l'aviation en tant que pilier économique stratégique dans les systèmes de développement modernes. L'aviation joue un rôle qui va au-delà de la fonction traditionnelle de transport puisqu'elle est alors considérée comme un élément d'infrastructure

économique qui favorise la croissance et l'intégration entre les secteurs. Cette évolution rend compte de l'apport considérable du secteur dans le renforcement de l'interdépendance économique, la facilitation du développement durable, l'amélioration de l'efficacité des investissements nationaux et le soutien des objectifs de diversification économique à long terme.

6. SUITE À DONNER

6.1 La Conférence est invitée à examiner les recommandations suivantes :

a) prier instamment les États membres d'intégrer l'aviation dans leurs plans nationaux de développement et d'investissement, en tant que moteur de la croissance économique et moyen de favoriser la diversification ;

b) inviter l'OACI à élaborer des éléments indicatifs, des outils d'assistance technique et des mesures de renforcement des capacités afin d'aider les États à aligner leurs politiques aéronautiques sur les priorités économiques nationales et les plans de développement à long terme ;

c) promouvoir l'utilisation des données et statistiques économiques ainsi que des indices de connectivité aérienne afin de faciliter la planification, la prise de décision et la définition des priorités en matière d'investissements dans le secteur de l'aviation ;

d) appuyer l'adoption de modèles de financement durables et flexibles, notamment de partenariats public-privé, pour favoriser le développement des infrastructures aéronautiques et optimaliser l'efficacité des investissements dans les aéroports et les services connexes ;

e) promouvoir le partage des expériences concernant le rôle de l'aviation dans le soutien du développement économique.

— FIN —