



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 39 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

RÉGLEMENTATION PLUS INTELLIGENTE : FAIRE EN SORTE QU'AUCUN PAYS NE SOIT LAISSÉ DE CÔTÉ

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Reconnaissant la valeur de l'aviation pour l'ensemble de l'économie et la société, les objectifs stratégiques de l'OACI comprennent le développement économique du transport aérien. L'organisation s'est aussi engagée dans la campagne « Aucun pays laissé de côté » (NCLB), qui vise à faire en sorte que tous les États aient accès aux importants avantages socio-économiques de l'aviation en adoptant des réglementations compatibles avec les politiques de l'OACI. Les réglementations non compatibles avec ces politiques nuisent à la capacité de l'aviation de servir de catalyseur du développement économique et social et de contribuer à l'atteinte des objectifs de développement durable des Nations Unies (ODD). Plusieurs gouvernements se sont aussi engagés dans des projets de réglementation plus intelligente qui visent à formuler des règles proportionnées, claires et transparentes. L'IATA prie l'Assemblée d'envisager l'inclusion de tels projets aux travaux de la campagne NCLB de l'OACI, et demande aux gouvernements d'envisager l'application des principes de réglementation plus intelligente au secteur du transport aérien, afin d'éliminer les barrières à la croissance durable.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) reconnaître la valeur que l'aviation peut apporter à une vaste gamme d'intervenants et sa capacité de contribuer à l'atteinte des objectifs de développement durable (ODD) ;
- b) demander à l'OACI d'étendre l'initiative « Aucun pays laissé de côté » en élaborant un programme de travail sur la réglementation intelligente, qui comprendrait :
 - 1) un guide de mise en œuvre des orientations politiques, des SARP et des conventions pertinentes de l'OACI, à l'intention des États membres, incluant des exemples de mise en œuvre par des États ;
 - 2) des séances de développement de capacités portant sur les approches de conception de réglementations plus intelligentes, à la demande des États membres ;
 - 3) toute autre mesure appropriée pour favoriser une connaissance et une conscientisation généralisée des politiques de l'OACI et l'utilisation du matériel d'orientation sur la réglementation économique ;

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

<p>c) prier instamment les États membres de prendre en considération, dans l'exercice de leurs fonctions réglementaires, les politiques et les orientations formulées par l'OACI en matière de réglementation économique du transport aérien international, comme celles contenues dans le document 9587, <i>Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international</i> ;</p> <p>d) prier les États membres d'envisager l'application des principes de réglementation plus intelligente lorsqu'ils élaborent et mettent en œuvre les réglementations applicables au transport aérien.</p>	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D — <i>Développement économique du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note seront entreprises selon la disponibilité des ressources prévues au budget de programme ordinaire 2017-2019 ou de contributions extrabudgétaires. L'IATA est disposée à contribuer à ce travail.
<i>Références :</i>	A39-WP/8, Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien. A39-WP/66, Rapport sur la mise en œuvre des recommandations de la conférence ATConf/6 et des décisions de la 38 ^e session de l'Assemblée.

1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation est un moteur essentiel de l'économie mondiale. L'industrie aérienne transporte le tiers du commerce mondial, en valeur. Elle transporte plus de la moitié des touristes internationaux. L'aviation relie les nations, les familles et les entreprises. Elle est un lien direct entre les économies en rapide expansion de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique latine et les marchés plus établis d'Europe et d'Amérique du Nord.

1.2 De nos jours, l'aviation soutient près de 63 millions d'emplois et contribue au PIB mondial à hauteur de 2 700 milliards USD. Au cours des 20 prochaines années, ces chiffres devraient augmenter de façon importante et atteindre 99,1 millions d'emplois et une contribution au PIB de 5 900 milliards USD².

1.3 Les plus importantes possibilités pour l'aviation d'exprimer tout son potentiel comme catalyseur de développement économique et social se présentent dans les économies émergentes. De nos jours, l'aviation soutient 38 millions d'emplois dans le monde en développement et la contribution au PIB atteint 561 milliards USD. La croissance des kilomètres-passagers payants devrait être de 5 % par année dans les marchés émergents au cours des 20 prochaines années, surpassant le taux de croissance de 4,3 % prévu pour l'ensemble du monde et le taux de 3,5 % prévu pour les pays de l'OCDE. Par conséquent, l'aviation a le potentiel de contribuer de façon cruciale aux objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies. Dans ce contexte, l'aviation est un moteur clé de la « croissance économique soutenue, partagée et durable » et du « plein emploi productif ». L'aviation génère aussi des niveaux élevés de santé et de bien-être ainsi que des occasions d'apprentissage tout au long de la vie.

1.4 Toutefois, il y a aussi le risque de ne pas être à la hauteur. La prolifération de réglementations et de politiques incompatibles avec les SARP et les orientations politiques de l'OACI, ou simplement nuisibles à la croissance et à la durabilité de l'aviation, crée des difficultés supplémentaires

² *Aviation: Benefits Beyond Borders*, Groupe d'action sur les transports aériens (ATAG), juillet 2016

empêchant l’aviation de tenir ses promesses. En fait, si les taux de croissance de l’aviation dans le monde en émergence devaient diminuer de seulement 1 %, le nombre d’emplois créés pourrait diminuer de 8 %, et l’activité économique correspondante, de 17 %³.

Tableau 1 : Total des emplois et du PIB générés par le transport aérien dans les marchés émergents

	Emplois	Contribution au PIB
2014	38 millions	561 milliards USD
2034	61 millions	1 560 milliards USD
2034 – avec une croissance annuelle inférieure de 1 %	56 millions	1 290 milliards USD

1.5 Un moyen d’aider l’aviation à réaliser son potentiel consiste à appliquer une approche de « réglementation plus intelligente » à cette industrie. Un cadre politique national ou régional compatible avec les SARP et les orientations politiques de l’OACI, et respectant des principes de réglementation intelligente acceptés à l’échelle mondiale, peut permettre de profiter de la pleine valeur de l’aviation.

2. ANALYSE

2.1 Plusieurs gouvernements et organisations internationales dans le monde ont adopté des initiatives de réglementation « plus intelligente » ou « améliorée », afin d’améliorer leurs pratiques de réglementation et de favoriser la croissance économique. En voici quelques exemples :

- a) le guide des bonnes pratiques en matière de réglementation du Conseil des gouvernements australiens, adopté en 2007 ;
- b) la recommandation du Conseil de l’OCDE concernant la politique et la gouvernance réglementaires, adoptée en 2012 ;
- c) le Plan d’action pour la réduction du fardeau administratif du gouvernement du Canada, lancé en 2012 ;
- d) le manuel des bonnes pratiques en matière de réglementation de la Malaisie, adopté en 2013 ;
- e) l’initiative d’amélioration de la réglementation de la Commission européenne, annoncée en 2015.

2.2 Suivant l’exemple des gouvernements dans ce domaine, l’IATA a adopté en 2014 sa propre méthodologie de réglementation intelligente. Cet ensemble de principes cherche à s’approprier les thèmes communs parmi différents programmes gouvernementaux ou d’organisations internationales dans le monde. Il couvre la conception des politiques et les principes d’élaboration. On peut le consulter en Appendice. En voici quelques exemples clés :

³ Analyse effectuée par Oxford Economics pour le compte du Groupe d’action sur les transports aériens

- a) compatibilité et cohérence – les réglementations devraient être compatibles avec les règles et pratiques existantes (et planifiées), de façon à éviter les chevauchements et les contradictions (sur le plan national ou international) ;
- b) on devrait procéder à une analyse des incidences de la réglementation ;
- c) les parties susceptibles d'être affectées par la réglementation devraient participer à sa rédaction ;
- d) le processus décisionnel devrait être transparent et objectif.

2.3 L'IATA souhaite former un partenariat avec l'OACI et les États membres en vue de l'application des principes de réglementation intelligente au secteur du transport aérien, ce qui renforcerait la connectivité et le rôle de l'aviation comme agent de développement social et économique. Une possibilité consisterait à offrir une assistance à la mise en œuvre de politiques compatibles avec les normes, pratiques recommandées et orientations politiques de l'OACI. De telles réglementations fourniront une approche cohérente et proportionnée. Voici des exemples des progrès envisageables :

- a) plus large ratification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international – Montréal, 28 mai 1999, créant un régime universel de responsabilité, conformément à la Résolution A38-20 de l'OACI ;
- b) mise en œuvre de législations fiscales compatibles avec les politiques de l'OACI en matière d'imposition (Doc 8632), assurant la viabilité économique de la connectivité aérienne ;
- c) mise en œuvre d'exigences relatives au RPCV/PNR compatibles avec les normes de l'OACI, permettant l'utilisation efficiente et efficace des données ;
- d) respect des principes de base de l'OACI concernant la protection des consommateurs lors de la conception des régimes de protection des consommateurs, assurant un équilibre entre la protection des passagers et le maintien de la compétitivité de l'industrie.

2.4 Une autre application de la réglementation plus intelligente consiste à renforcer les capacités des responsables politiques de façon à ce qu'ils puissent eux-mêmes concevoir les réglementations (par exemple, des bonnes pratiques en matière d'étude d'impact et de consultation), ce qui procurerait aux États membres les outils nécessaires pour mettre en place des cadres de politiques propices à la croissance durable de l'aviation. L'IATA est prête à contribuer à cet effort, comme il conviendra.

3. CONCLUSIONS

3.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) reconnaître la valeur que l'aviation peut apporter à une vaste gamme d'intervenants et sa capacité de contribuer à l'atteinte des objectifs de développement durable (ODD) ;

- b) demander à l'OACI d'étendre l'initiative « Aucun pays laissé de côté » en élaborant un programme de travail sur la réglementation intelligente, qui comprendrait :
- 1) un guide de mise en œuvre des orientations politiques, des SARP et des conventions pertinentes de l'OACI, à l'intention des États membres, incluant des exemples de mise en œuvre par des États ;
 - 2) des séances de développement de capacités portant sur les approches de conception de réglementations plus intelligentes, à la demande des États membres ;
 - 3) toute autre mesure appropriée pour favoriser une connaissance et une conscientisation généralisée des politiques de l'OACI et l'utilisation du matériel d'orientation sur la réglementation économique ;
- c) prier instamment les États membres de prendre en considération, dans l'exercice de leurs fonctions réglementaires, les politiques et les orientations formulées par l'OACI en matière de réglementation économique du transport aérien international, comme celles contenues dans le document 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* ;
- d) prier les États membres d'envisager l'application des principes de réglementation plus intelligente lorsqu'ils élaborent et mettent en œuvre les réglementations applicables au transport aérien.

APPENDICE

MÉTHODOLOGIE DE L'IATA POUR UNE RÉGLEMENTATION PLUS INTELLIGENTE

Définition

La réglementation intelligente permet d'atteindre des objectifs politiques clairement définis et mesurables de la façon la moins contraignante possible. On y arrive au moyen d'un processus transparent et objectif, faisant appel à la consultation.

Principes d'élaboration des politiques

- **Compatibilité et cohérence** – Les réglementations devraient être compatibles avec les règles et pratiques existantes (et planifiées) applicables aux activités réglementées, de façon à éviter les chevauchements et les contradictions (sur le plan national ou international). Elles devraient aussi être prévisibles et appliquées avec des responsabilités précises en matière de surveillance, sans discrimination à l'endroit des parties soumises à la réglementation.
- **Proportionnalité** – Les réglementations devraient être mises en place seulement lorsque leur nécessité est prouvée et elles devraient être proportionnées aux problèmes à régler, de sorte que les coûts de conformité soient réduits au minimum par la recherche des solutions les plus rentables.
- **Cibler les risques** – Les réglementations devraient avoir des objectifs spécifiques et bien définis correspondant directement aux problèmes constatés. Lorsque cela est jugé opportun, on devrait accorder aux parties réglementées une certaine flexibilité dans la poursuite des objectifs définis.
- **Équité et absence de distorsion** – Les réglementations devraient être appliquées de façon équitable et ne pas créer de contraintes discriminatoires pour des groupes particuliers.
- **Clarté et certitude** – Les parties qui doivent se conformer à la réglementation doivent connaître exactement les règlements qui vont s'appliquer et savoir ce qu'on attend d'elles, et elles doivent disposer d'un délai suffisant pour pouvoir se conformer aux nouvelles exigences.

Principes relatifs aux processus

- L'objectif de la réglementation devrait être déterminé en se fondant sur des preuves solides, et les solutions de rechange possibles devraient être envisagées afin de choisir la solution la plus appropriée.
- On devrait mener une évaluation des incidences de la réglementation.
- Les parties potentiellement affectées par la réglementation devraient participer à sa rédaction; le processus décisionnel devrait être transparent et objectif.
- Le processus d'élaboration de la réglementation devrait être centré sur la réduction du fardeau de conformité et permettre une révision périodique et systématique (et les modifications qui s'ensuivent, le cas échéant) de façon à ce que la réglementation demeure pertinente.
- Il devrait y avoir des procédures claires pour répondre aux jugements et aux appels et pour réviser la réglementation, au besoin.