



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

#### Point 36 : Autres questions à examiner par la Commission économique

#### PRÉSENTATION D'UN INDICE MONDIAL DE COMPÉTITIVITÉ POUR L'AVIATION

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Pour pouvoir comparer et améliorer, il faut pouvoir collecter et analyser efficacement des données, ce qui revêt une importance toujours plus grande. Les incidences économiques de l'industrie aéronautique à l'échelle mondiale ne peuvent être ignorées. Par conséquent, chaque État membre devrait avoir la possibilité d'apprendre des États qui enregistrent de bons résultats, de façon à pouvoir améliorer ses normes et à suivre la voie qui permet de profiter des retombées socioéconomiques offertes par ce secteur. Toutefois, cela n'est possible que si les facteurs de compétitivité et de productivité sont clairement établis, et que si des données sont collectées dans tous les États membres. La présente note de travail propose d'établir un indice mondial de compétitivité pour l'aviation qui détermine la capacité d'un État à apporter et à maintenir de la valeur par son secteur aéronautique, qui se traduira en prospérité pour sa population.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à envisager de créer un indice mondial de compétitivité pour l'aviation et à demander au Conseil d'évaluer la méthodologie de cet indice présentée par les Émirats arabes unis.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique – <i>Développement économique du transport aérien.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de l'OACI de 2020-2022.
<i>Références :</i>	Néant.

#### 1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI a mené plusieurs initiatives pour promouvoir une croissance ordonnée de l'aviation civile en soutenant les États membres et la communauté aéronautique, en facilitant la communication entre États membres et en améliorant leurs méthodes de travail, leurs politiques et leurs procédures.

1.2 Pour assurer un déploiement efficace, et axé sur les résultats, de ressources limitées, il est important que les responsables de l'élaboration des politiques du secteur aéronautique aient une compréhension globale de l'état de la compétitivité de leur secteur national. La compétitivité est étroitement liée à la productivité, qui est le principal facteur de croissance et de prospérité.

1.3 Il est reconnu que des indicateurs de compétitivité propres à l'industrie sont utiles à des responsables de haut niveau chargés de l'élaboration de politiques à long terme, et qu'ils apportent beaucoup aux décideurs dans les entreprises. Par conséquent, les auteurs de la présente note reconnaissent la nécessité de fournir une mesure indépendante et détaillée de la performance du secteur aéronautique par pays, qui aidera les responsables de l'élaboration des politiques à établir des domaines d'amélioration ou de priorisation.

1.4 La présente note de travail constate qu'il existe un certain nombre d'indices de compétitivité au niveau des États, dont certains tiennent compte du secteur des transports dans leurs critères de mesure. Cependant, dans leur forme et leur état actuels, aucun de ces indices n'offre le niveau de précision qui permettrait aux décideurs du secteur de l'aviation de réaliser des changements ciblés ou des initiatives d'amélioration.

## 2. FACTEURS FONDAMENTAUX DE PRODUCTIVITÉ DANS L'AVIATION

2.1 La présente note de travail propose six facteurs fondamentaux de productivité (piliers) qui engendrent structurellement des résultats et sont des leviers essentiels de l'action politique. À chaque facteur correspond une série d'indicateurs, auxquels est associée une source de données proposée (voir Appendice).

- a) **Maturité du secteur.** Une industrie bien établie est une industrie qui a traversé les phases de naissance et de croissance du développement. Dans le contexte du secteur aéronautique, ce facteur concerne la connectivité aux niveaux international et national, la taille de la flotte nationale, la production aérospatiale, les MRO, les ANSP et les activités de formation, la ratification de traités internationaux relatifs à l'aviation et les classements de l'État membre découlant des activités USOAP et USAP de l'OACI ;
- b) **Incidences économiques.** Ce facteur fait référence aux variations cumulatives totales en matière d'emploi, de recettes et de produits qu'enregistre le secteur aéronautique dans une économie donnée. Il peut englober la part de contribution en dollars de l'aviation au PIB, les emplois directs et indirects, le nombre de passagers qui entrent et qui sortent du pays, etc. ;
- c) **Accès aux marchés.** Ce facteur renvoie à la capacité d'un État membre à faciliter la circulation transfrontière des passagers et des biens qui transitent par ses aéroports. Il est proposé de prendre en considération dans ce facteur l'accessibilité des aéroports (connectivité multimodale), le nombre d'accords de libéralisation totale et le nombre de pays qui délivrent des visas à l'arrivée ;
- d) **Expérience client.** Les organisations commerciales ou les États reconnaissent l'importance d'offrir une expérience qui leur permette de se démarquer de la concurrence. Dans ce contexte, il est proposé d'inclure dans ce facteur un indice mesurant la qualité de service des entreprises de transport aérien nationales, un indice

mesurant la qualité de service des aéroports nationaux, la tarification et les taxes aéroportuaires ;

- e) **Infrastructures.** Les infrastructures sont indispensables pour soutenir la croissance et l'allègement de tout secteur national. Les auteurs proposent d'inclure dans ce pilier le nombre d'aéroports internationaux par habitant, le nombre d'aéroports nationaux par habitant, les installations de gestion du trafic aérien, le développement des aérodromes et les installations météorologiques ;
- f) **Durabilité.** Ce pilier porte sur la capacité d'un État à éviter l'épuisement des ressources naturelles dans le but de maintenir un équilibre écologique, ainsi que sur la nécessité de soutenir les objectifs de développement durable et d'évoluer vers une économie carboneutre. Les facteurs ci-après pourraient être considérés : répartition des aéronefs dans la flotte nationale en service en fonction des caractéristiques NO<sub>x</sub>, indicateurs de performance clés (KPI) de la gestion des déchets, KPI relatifs aux émissions de CO<sub>2</sub> et pourcentage de recettes allouées à des activités concernant la responsabilité sociale des entreprises (RSE).

-----

**APPENDIX**

<b>Pillar</b>	<b>Indicator</b>	<b>Data Source</b>
<b>Sector Maturity</b>	Connectivity	
	Size of national fleet per capita	
	Aerospace manufacturing activity	
	MRO activity	
	Training activity	
	ANSP activity	
	ICAO USOAP rankings	
	ICAO USAP ranking	
	Ratification international Treaties	
<b>Economic Impact</b>	Aviation ratio in GDP	
	Direct employment	
	Indirect employment	
	Number of inbound passengers	
	Number of outbound passengers	
<b>Market Access</b>	Accessibility (Multi-modal connectivity)	
	Number of fully liberalized agreements	
	Number of Visa on arrival countries	
<b>Consumer Experience</b>	National Airline service quality index	
	National Airport service quality index	
	Airport taxes	
<b>Infrastructure</b>	Number of international airports per capita	
	Number of domestic airports per capita	
	Air Traffic management facilities	
	Aerodrome development	
	Meteorological facilities	
<b>Sustainability</b>	Sustainability policies of national Government and Transport regulators by country including support for UNCCC Objectives.	
	Sustainability policies of airline operators including support for UNCCC Objectives.	
	Sustainability policies of major airports including support for UNCCC Objectives.	
	Availability of biofuels	