



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 26 : Développement économique du transport aérien

RÉEXAMEN DU MANDAT POUR L'ÉLABORATION DE L'INDICE MONDIAL DE
COMPÉTITIVITÉ ET RECOMMANDATION D'UN CADRE DE SUBSTITUTION

(Note présentée par le Brésil, avec le parrainage d'Aruba et de 17 États membres
de la CLAC¹)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient la proposition du Brésil de réviser le mandat confié au Groupe d'experts des données sur l'aviation et de l'analyse (ADAP) concernant l'élaboration d'un indicateur de compétitivité de l'aviation civile mondiale. Cette proposition vise à réorienter les efforts du Groupe d'experts en préconisant d'en faire évoluer le mandat, s'agissant de la création d'un indice unique et normalisé destiné à mesurer la compétitivité dans l'ensemble des pays. Selon nous, une telle initiative — malgré ses bonnes intentions et les efforts investis dans sa conception et reconnus — s'est avérée incompatible avec la complexité, l'hétérogénéité et les différents stades de développement qui caractérisent le secteur mondial de l'aviation.

La constitution d'un indice mondial peut comporter des risques méthodologiques importants et avoir des conséquences négatives, en particulier pour les pays en développement, dont les priorités et les difficultés spécifiques ne sont pas correctement prises en compte par des paramètres uniformes. À titre de solution de substitution, nous demandons le soutien en faveur d'une approche fondée sur un tableau d'indicateurs de référence flexibles et sensibles au contexte, qui respecterait les spécificités nationales et favoriserait la coopération internationale sans recourir à une logique de classement mondial.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note du contenu de la présente note de travail ;
- b) envisager de réviser le mandat du Groupe d'experts pour qu'il se consacre à l'établissement d'un tableau collaboratif de référence, plutôt qu'à la création d'un indicateur mondial unifié.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Développement économique</i>
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	ACWG/ADAP

¹ Belize, Bolivie, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

1. INTRODUCTION

1.1 L'évaluation de la compétitivité de l'aviation constitue un outil important pour soutenir la planification stratégique, la formulation des politiques et la coopération internationale en aviation civile. À cet égard, les travaux du Groupe de travail sur l'indice de la compétitivité de l'aviation (ACWG), sous les auspices du Groupe d'experts des données sur l'aviation et de l'analyse (ADAP), ont contribué de manière significative au débat sur la manière d'élaborer des paramètres qui soient à la fois techniquement valables et pertinentes dans divers contextes nationaux. Les efforts déployés pour affiner les méthodologies, réviser les indicateurs et envisager des stratégies de diffusion pour la présentation des résultats régionaux dans le cadre de l'indice mondial de compétitivité de l'aviation représentent un progrès important.

1.2 Cependant, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, il est devenu de plus en plus évident que la complexité et l'hétérogénéité du paysage aéronautique mondial suscitent des défis considérables pour la création d'un indice composite unique. Les différences de maturité réglementaire, de capacité institutionnelle, de disponibilité des données et de priorités nationales suggèrent qu'une approche plus flexible et plus sensible au contexte peut offrir une meilleure voie à suivre. La présente note propose une réorientation stratégique du mandat du Groupe d'experts, dont les travaux ne porteraient plus sur l'établissement d'un classement mondial unifié mais sur l'élaboration d'un tableau ou tableau de bord de paramètres de référence, capable d'aider les États membres à définir des critères pertinents et adaptés à leurs besoins de développement spécifiques.

2. ANALYSE

2.1 Les travaux menés dans le cadre du Groupe de travail sur l'indice de la compétitivité de l'aviation (ACWG) et du Groupe d'experts des données sur l'aviation et de l'analyse (ADAP) revêtent une grande importance et méritent d'être reconnus à leur juste valeur. L'inclusion de perfectionnements méthodologiques, de paramètres et d'indicateurs révisés, ainsi que de stratégies de diffusion des résultats, comme la présentation des résultats régionaux de l'indice mondial de compétitivité de l'aviation, est une évolution bienvenue.

2.2 Des progrès notables ont été accomplis pour répondre aux préoccupations concernant le biais macroéconomique dans la structure de l'indice. Parmi les mesures positives figurent la suppression d'indicateurs tels que le risque lié au voyage (avertissements aux voyageurs aux États-Unis) et la notation du crédit souverain. L'utilisation potentielle d'outils informatiques, tels que la plateforme Tableau, est également considérée comme une amélioration constructive, car elle permettrait de visualiser une gamme plus large d'indicateurs liés à l'aviation, offrant ainsi aux États membres des ressources précieuses pour l'analyse comparative.

2.3 Malgré ces avancées, des travaux techniques supplémentaires restent nécessaires. Par exemple, l'indicateur « facilité de faire des affaires », précédemment publié par la Banque mondiale, n'est plus utilisé depuis 2021, mais reste à l'étude dans le cadre des indicateurs. Les futurs efforts techniques devraient privilégier des solutions efficaces, pragmatiques et flexibles qui garantissent l'intégrité méthodologique tout en évitant les comparaisons inappropriées entre les États et les régions. L'une des voies possibles est l'élargissement de l'éventail des paramètres disponibles grâce à l'assouplissement de l'exigence selon laquelle les données doivent être universellement disponibles dans tous les États membres.

2.4 L'objectif principal devrait être l'élaboration d'un tableau de bord complet regroupant les paramètres et indicateurs liés à l'aviation, en s'appuyant sur le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), le Plan mondial pour la sécurité de l'aviation (GASP) et le Plan mondial pour la sûreté de

l'aviation (GASep), ainsi que sur d'autres sources de références pertinentes, notamment l'OCDE, les États membres et les contributions des parties prenantes de l'industrie telles que les compagnies aériennes, les aéroports, les associations de pilotes et d'autres partenaires de l'aviation.

2.5 Afin de renforcer la valeur pratique du travail entrepris par le Groupe de travail ACWG et d'éviter une interprétation erronée de la compétitivité par des systèmes de classement inappropriés, il pourrait être envisagé de remplacer la publication d'un indice unifié par la création d'un tableau ou tableau de bord spécialisé. Une telle approche permettrait de sélectionner et de consulter les indicateurs les plus pertinents pour les contextes spécifiques des différents États, tout en renforçant le rôle de l'OACI dans le soutien au développement inclusif et équilibré de l'aviation civile mondiale, conformément aux principes directeurs de l'initiative Aucun pays laissé de côté.

3. RÉORIENTATION STRATÉGIQUE DU MANDAT DU GROUPE

3.1 Au lieu d'élaborer un indice mondial composite unique, il est proposé de réorienter les efforts du Groupe vers l'établissement d'un tableau ou tableau de bord de paramètres de référence indépendants. Plutôt que de se concentrer sur la formulation d'un indicateur unique pour mesurer la compétitivité par État, la proposition envisage de regrouper et de mettre à disposition un ensemble d'indicateurs accessibles à tous les États membres.

3.2 Les indicateurs proposés seraient autonomes les uns par rapport aux autres, et chaque État pourrait les évaluer individuellement afin de réaliser des diagnostics internes et de répertorier les domaines d'excellence ainsi que les possibilités d'amélioration. Cette proposition présente un certain nombre d'avantages par rapport à la méthode de l'indice unique, notamment les suivants :

- **disponibilité des données** : l'absence d'obligation de disposer d'ensembles de données universels permet d'inclure un éventail plus large de paramètres, dont la sélection peut évoluer au fil du temps en réponse à des besoins émergents ou à l'élimination de paramètres obsolètes.
- **élimination de la pondération arbitraire** : en s'éloignant d'une structure d'indice composite, la nécessité d'attribuer des poids subjectifs aux variables, qui compromettent souvent la solidité méthodologique des modèles comparatifs, est éliminée.
- **comparabilité contextuelle** : chaque État peut sélectionner les indicateurs qui correspondent le mieux à son contexte spécifique et à ses priorités politiques, ce qui garantit une plus grande pertinence et une meilleure application pratique.
- **facilité d'utilisation et potentiel accru pour favoriser les améliorations** : les États intéressés peuvent utiliser les valeurs de référence comme critères techniques pour l'auto-évaluation, sur la base de la méthodologie convenue conjointement au sein du Groupe de travail.
- **alignement sur les plans de développement de l'OACI** : les paramètres et les indicateurs clés de performance des plans de développement stratégique de l'OACI peuvent être adoptés comme paramètres de référence.

3.3 En résumé, le tableau proposé permettrait à chaque pays d'analyser les variables individuellement et de les appliquer en fonction de son contexte national. Cette approche permettrait des diagnostics plus détaillés, des stratégies d'amélioration plus ciblées et des politiques publiques plus efficaces.

4. CONCLUSION

4.1 À la lumière des limites constatées dans l'utilisation d'un seul indice agrégé pour représenter la compétitivité de l'aviation, il est clairement justifié de passer à une méthodologie plus adaptable et plus inclusive. Un tableau de bord d'indicateurs indépendants permettrait aux États membres d'évaluer et d'appliquer les paramètres les mieux adaptées à leurs contextes opérationnels, sans les distorsions associées aux classements composites ou aux cadres de comparabilité rigides. Cette approche correspond mieux à l'objectif de l'OACI, qui est de favoriser des progrès équitables dans toutes les régions et de soutenir le renforcement des capacités au moyen d'outils adaptés et fondés sur des données probantes.

4.2 En facilitant l'intégration de diverses sources de données et en tenant compte des différents niveaux de disponibilité des données, ce modèle améliorerait l'utilité des efforts d'évaluation comparative dans l'aviation. En outre, l'utilisation de paramètres autonomes contribuerait à des diagnostics plus utiles, tout en permettant aux États de déterminer les points forts et d'établir des priorités en matière d'amélioration sans être restreints par des limitations méthodologiques ou des pondérations arbitraires. La réorientation proposée renforce l'engagement de l'OACI en faveur des principes d'inclusion et de développement équilibré, tels qu'ils sont incarnés dans l'initiative Aucun pays laissé de côté.

— FIN —

