



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 27 : Autres questions à examiner par la Commission économique

VERS UNE DÉFINITION NORMALISÉE DE L'INDUSTRIE DE L'AVIATION CIVILE ET DE SA PORTÉE

(Note présentée par la République de Corée)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail traite de la nécessité de convenir à l'échelle internationale d'une définition de l'industrie l'aviation civile et de sa portée, afin d'améliorer la cohérence dans la communication des données, la planification des politiques et l'analyse de l'impact économique. Si le cadre du compte satellite de l'aviation (ASA) marque une étape importante vers la normalisation de la mesure économique, les États membres continuent de se heurter à des difficultés en raison de l'absence d'une conception commune de ce qui constitue l'« industrie de l'aviation », notamment en ce qui concerne l'inclusion ou non de la construction d'aéronefs et des services connexes. La République de Corée prie instamment l'OACI d'engager un processus visant à définir la portée de l'industrie de l'aviation et à élaborer un cadre de classification normalisé à l'usage des États membres.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- amorcer l'élaboration d'une définition normalisée de l'industrie de l'aviation civile et de sa portée, intégrant les secteurs de base, les secteurs étendus et les secteurs connexes ;
- élaborer un cadre de classification conforme aux normes internationales (par exemple CITI, CPC, SCN) afin de guider les États membres dans la collecte de données et la planification des politiques ;
- faciliter le dialogue entre les États membres, les organisations internationales et les organes d'experts afin de parvenir à un consensus sur la portée et les limites de l'industrie de l'aviation ;
- intégrer le cadre définitionnel dans les futures mises à jour de l'ASA et des documents d'orientation statistiques connexes de l'OACI.

<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>	Sans objet.

<i>Références :</i>	A41-WP/16 EC/6 — Compte satellite de l'aviation Système de comptabilité nationale de 2008 (SNA 2008) Rapport de la onzième réunion de la Division des statistiques (STA/11)
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 L'industrie de l'aviation civile est un écosystème complexe qui comprend, entre autres, la construction d'aéronefs, le transport aérien, la maintenance et la réparation, les services aéroportuaires et de navigation aérienne, les technologies de l'information liées à l'aviation et la logistique. Malgré l'importance croissante de cette industrie, il n'existe pas de définition normalisée universellement acceptée qui délimite clairement sa portée pour la mesure économique nationale et internationale.

1.2 Cette ambiguïté terminologique est devenue de plus en plus problématique à mesure que les pays cherchent à quantifier la contribution économique de l'aviation, à suivre les tendances de l'industrie et à coordonner les cadres politiques et réglementaires entre les organismes et les secteurs.

1.3 L'élaboration en cours par l'OACI du compte satellite de l'aviation (ASA) représente un effort louable en vue de normaliser la mesure économique. Cependant, des divergences de vues persistent entre les États membres, notamment quant à savoir s'il convient d'inclure la construction d'aéronefs et les services connexes dans le domaine couvert par l'aviation civile. Ces incohérences limitent la comparabilité des données et réduisent leur utilité entre les pays.

2. DÉFIS LIÉS À L'ABSENCE DE DÉFINITIONS NORMALISÉES

2.1 La République de Corée mène actuellement des enquêtes statistiques à l'échelle nationale sur l'industrie de l'aviation, recueillant des informations clés telles que le nombre d'entreprises d'aviation, les chiffres de l'emploi et les données sur les revenus, avec une inclusion partielle de la construction d'aéronefs. Cependant, les divergences d'interprétation entre les ministères concernés quant à la définition de l'industrie de l'aviation ont posé des difficultés importantes pour déterminer clairement la portée et les limites de l'enquête.

2.2 Par exemple, la loi coréenne sur les activités aéronautiques mentionne 19 fois le terme « industrie de l'aviation », mais ne fournit aucune définition juridique en raison d'un désaccord entre les organismes chargés des transports, de l'aérospatiale, de la construction et de la défense. Ce manque d'harmonisation entraîne une collecte de données fragmentée et nuit à l'élaboration de politiques fondées sur des données probantes. En outre, les interprétations divergentes de la portée de l'industrie affaiblissent la comparabilité des données mondiales et peuvent entraver les efforts de l'OACI pour surveiller de manière cohérente le développement de l'aviation internationale.

2.3 Ce problème ne se limite pas à la Corée. La onzième réunion de la Division des statistiques de l'OACI (STA/11) a révélé des positions contrastées parmi les États membres quant à l'opportunité d'inclure la construction d'aéronefs dans l'ASA. D'aucuns soutiennent qu'il s'agit d'un élément essentiel de la chaîne de valeur de l'aviation, tandis que d'autres la considèrent comme une activité distincte, à forte intensité de capital, liée à la fois aux secteurs civil et militaire.

3. INTÉGRER DE NOUVEAUX DOMAINES DANS LE CADRE DE L'AVIATION CIVILE

3.1 L'industrie de l'aviation évolue rapidement, avec l'émergence de nouveaux domaines tels que la mobilité aérienne urbaine, les systèmes aériens sans pilote et les activités commerciales liées à l'espace, à la croisée de l'aviation conventionnelle et des technologies de nouvelle génération. Sans un cadre conceptuel tourné vers l'avenir, les États membres risquent de sous-estimer la contribution économique de ces segments à forte croissance et de ne pas tirer parti de perspectives de planification intégrée.

3.2 En outre, les alliances industrielles mondiales, les réseaux de transport multimodaux et les considérations environnementales exigent une compréhension globale de l'écosystème élargi de l'aviation, ce qui nécessite un langage et une structure communs.

4. NÉCESSITÉ D'UN CADRE DIRIGÉ PAR L'OACI

4.1 Une définition normalisée de l'industrie de l'aviation civile, à l'initiative de l'OACI et en collaboration avec la Division de la statistique des Nations Unies (UNSD), fournirait un modèle de référence que les États membres pourraient adapter tout en garantissant à la fois la flexibilité nationale et la comparabilité internationale.

4.2 Ce cadre devrait offrir à la fois une définition de base, axée sur les services de transport aérien, et une définition élargie qui inclue les secteurs périphériques tels que la construction, la maintenance, réparation et révision (MRO), les technologies de l'information en aviation, la logistique du fret, le transport spatial commercial, les drones et d'autres domaines émergents dans le domaine du transport aérien. Cette approche garantirait une évaluation fondée sur des données probantes des politiques liées à l'aviation, de la planification des investissements et des résultats du marché du travail.

4.3 Un tel système de classification pourrait être intégré dans les structures statistiques existantes telles que la Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activité économique (CITI) et la Classification centrale de produits (CPC), en conformité avec le Système de comptabilité nationale (SCN) de 2008.

4.4 Un cadre normalisé améliorerait la cohérence statistique tant dans les comptes nationaux que dans les enquêtes propres à l'aviation, faciliterait la comparabilité transfrontalière pour la coordination des politiques, renforcerait l'harmonisation institutionnelle entre les organismes nationaux et faciliterait l'évaluation fondée sur des données probantes des politiques aéronautiques, de la planification des investissements et des résultats du marché du travail.

5. CONCLUSION

5.1 La République de Corée est prête à apporter son expérience et ses ressources techniques à cette initiative et encourage les autres États membres à participer au processus de collaboration en vue d'une compréhension harmonisée de l'industrie de l'aviation.

