



ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 37 : Données sur l'aviation — Surveillance et analyse

COMPTE SATELLITE DE L'AVIATION

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail rend compte de l'avancement de l'élaboration du cadre méthodologique du compte satellite de l'aviation (ASA) servant à mesurer la contribution économique directe de l'aviation à l'économie nationale, conformément aux décisions de la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée. Des travaux ont été effectués pour valider le projet de cadre méthodologique de l'ASA à l'aide de données provenant de comptes nationaux et d'études d'impact économique, ainsi que pour évaluer les incidences de la prise en compte de la construction d'aéronefs dans les éléments à mesurer pour la contribution économique de l'aviation civile. Les recommandations de la onzième session de la Division des statistiques (STA/11) sur l'affinement du cadre méthodologique sont aussi fournies. La note présente les travaux futurs de l'OACI dans ce domaine, notamment la mise au point finale du document contenant le cadre méthodologique de l'ASA et la promotion de l'application du cadre de l'ASA par les États, en coordination avec la Division de la statistique des Nations Unies.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des progrès accomplis en matière d'élaboration du cadre méthodologique de l'ASA, notamment la validation et le rapprochement ainsi que les recommandations de la STA/11 ;
- b) entériner le plan des travaux de l'Organisation figurant au paragraphe 5 ;
- c) tenir compte des informations contenues dans la présente note pour la mise à jour de la résolution A40-9 de l'Assemblée, Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien.

<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 devraient être entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget-programme ordinaire pour 2023-2025 et/ou de contributions extrabudgétaires, notamment le Fonds volontaire pour le transport aérien (TRAF), selon les indications contenues dans le Plan d'activités 2023-2025 de l'OACI.

<i>Références :</i>	Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2019) Doc 10139, <i>Rapport de la Commission économique de la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée</i> <i>Système de comptabilité nationale, 2008</i> (SNA 2008) <a href="https://unstats.un.org/unsd/nationalaccount/sna2008.asp">https://unstats.un.org/unsd/nationalaccount/sna2008.asp</a> <i>Version préliminaire du document contenant le cadre méthodologique de l'ASA</i> (en anglais) <a href="https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Aviation_Satellite_Account_en.pdf">https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Aviation_Satellite_Account_en.pdf</a> <i>Rapport de la onzième réunion de la Division des statistiques (STA/11)</i> STA/11-WP/5 A41-WP/17-EC/7, Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien Plan d'activités de l'OACI 2023-2025
---------------------	---

## 1. INTRODUCTION

1.1 Reconnaissant qu'il n'existe pas de norme convenue à l'échelle internationale en matière de mesure de la contribution économique de l'aviation à l'économie nationale, la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée a demandé « *au Conseil de charger le Secrétaire général d'élaborer un cadre méthodologique pour la mesure économique de l'activité de l'aviation, notamment la contribution de l'aviation au produit intérieur brut (PIB), le nombre d'emplois créés par l'aviation, la consommation de l'aviation et l'impact de l'aviation sur la balance des paiements* » (cf. résolution A39-15).

1.2 Conformément à la décision de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée, des travaux ont été entrepris par le Groupe consultatif d'experts (EAG) créé sous l'égide du Groupe d'experts des données sur l'aviation et de l'analyse (ADAP) pour élaborer un cadre méthodologique du compte satellite de l'aviation (ASA). L'EAG était composé d'experts en données de l'aviation et de spécialistes des comptes nationaux des États membres, de la Division de la statistique des Nations Unies (UNSD) et d'autres organisations internationales. Le groupe a largement bénéficié des conseils de l'UNSD.

1.3 La version préliminaire du document contenant le cadre méthodologique de l'ASA a été présentée à la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée (A40), au cours de laquelle il a été demandé au Conseil de poursuivre l'élaboration du cadre méthodologique de l'ASA et de le valider en procédant au rapprochement de diverses données (cf. résolution A40-9). Par la suite, d'autres activités ont été menées conformément à la décision de la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

## 2. PROJET DE CADRE MÉTHODOLOGIQUE DU COMPTE SATELLITE DE L'AVIATION

2.1 Un compte satellite vise à couvrir un secteur spécifique qui revêt une importance ou un intérêt particulier pour l'économie nationale. Pour mesurer la contribution économique sur la base d'une norme internationale, certains secteurs ont déjà mis en place des comptes satellites comme le compte satellite du tourisme et le compte satellite des transports. L'avant-projet de cadre méthodologique du « compte satellite de l'aviation » (ASA) présenté à la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée a pour but de fournir des orientations sur l'élaboration d'un compte satellite destiné à mesurer la contribution économique directe de l'aviation à l'économie nationale, conformément au *Système de comptabilité nationale de 2008* (SNA 2008)<sup>1</sup> adopté par l'ONU — un cadre statistique convenu à l'échelle internationale qui fournit un

<sup>1</sup> <https://unstats.un.org/unsd/nationalaccount/sna2008.asp>

ensemble complet, uniforme et flexible de comptes macroéconomiques à des fins d'élaboration de politiques, d'analyse et de recherche.

2.2 Le document contient sept chapitres qui décrivent les étapes à suivre pour établir un ASA ainsi que cinq appendices, dont ceux des classifications et des tableaux du cadre. Il présente le concept de l'ASA et définit le champ d'application des mesures de l'ASA et la délimitation de la notion de production, à savoir les activités du secteur de l'aviation et les produits générés par ces activités, de même que les produits utilisés par les activités de l'aviation pour fournir leur production. Afin de répertorier ces activités et ces produits et de faciliter leur comparaison à l'échelle internationale dans les comptes nationaux, ils sont mis en correspondance, respectivement, avec la Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activité économique (CITI) et la Classification centrale de produits (CPC). Les classifications détaillées figurent en appendices 1 et 2 du document<sup>2</sup>.

2.3 Le cadre méthodologique de l'ASA comprend aussi une série de tableaux, notamment ceux des ressources et des emplois (SUT), qui font partie intégrante du SNA 2008. Les SUT servent à déterminer, entre autres, la contribution directe de l'aviation à la valeur ajoutée brute (VAB) et au produit intérieur brut (PIB), en décrivant : a) comment les produits (biens et services) sont introduits dans l'économie nationale (production intérieure ou importations de l'étranger) ; et b) comment ces mêmes produits sont utilisés (pour la consommation intermédiaire, la consommation finale des ménages, les institutions sans but lucratif au service des ménages, la consommation finale générale des administrations, la formation brute de capital et les exportations). Les autres tableaux contenus dans l'ASA sont conçus pour prendre en compte la production d'autres éléments, monétaires et non monétaires, comme les données sur l'emploi et les indicateurs de production.

### **3. VALIDATION ET RAPPROCHEMENT DU CADRE MÉTHODOLOGIQUE DE L'ASA**

3.1 Lors de la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée, il a été dit qu'il conviendrait de valider la précision de l'effet estimatif des incidences économiques directes en revoyant le cadre avec des experts des parties prenantes à l'aide de données sur l'aviation permettant de mesurer les incidences économiques de l'aviation dans les États disposant de ces données. Une autre observation a également été formulée au sujet de la prise en compte éventuelle de la construction d'aéronefs dans les éléments du secteur de l'aviation civile mesurés.

3.2 En réponse aux observations ci-dessus, une série d'opérations a été effectuée pour valider et vérifier le projet de cadre méthodologique de l'ASA en utilisant des données provenant d'États qui disposent à la fois d'études publiées officiellement sur la contribution économique de l'aviation et de comptes économiques nationaux. Il a été constaté que les impacts économiques directs attribuables au transport aérien sont compatibles en raison de l'application, dans les deux cadres, du SNA 2008 qui est la norme internationale adoptée par les États à l'échelle mondiale pour l'établissement des statistiques des comptes nationaux et de la comptabilité macroéconomique.

3.3 S'agissant de l'inclusion de la construction d'aéronefs, un rapprochement a été effectué pour mesurer la valeur ajoutée de cette dernière à l'économie d'un État et évaluer l'impact de la prise en compte de la construction d'aéronefs dans la contribution économique de l'industrie de l'aviation civile. Les résultats ont révélé que : a) l'obtention de données détaillées sur la construction d'aéronefs pour l'aviation civile est difficile, en raison de la contrainte de disponibilité des données ; b) l'évaluation de sa valeur ajoutée peut se révéler compliquée et nécessitera une estimation à l'aide de données provenant de diverses sources publiques et privées ; c) les données sous-jacentes des comptes nationaux ne distinguent

---

<sup>2</sup> [https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Aviation\\_Satellite\\_Account\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Aviation_Satellite_Account_en.pdf)

pas la production civile et non civile ; et d) l'impact de l'inclusion de la valeur ajoutée de la construction d'aéronefs dans la contribution de l'industrie de l'aviation civile au PIB national varie selon les États, en fonction du poids de cette production dans l'État.

#### **4. RECOMMANDATIONS DE LA ONZIÈME RÉUNION DE LA DIVISION DES STATISTIQUES (STA/11)**

4.1 Les résultats de la validation et du rapprochement ont été présentés à la onzième session de la Division des statistiques (STA/11) tenue en avril 2022. Des opinions divergentes ont été exprimées sur l'inclusion de la construction d'aéronefs dans l'industrie de l'aviation civile. Certains étaient d'avis que la construction d'aéronefs est une composante essentielle de l'industrie de l'aviation et qu'en conséquence, le fait de la présenter comme une formation de capital au lieu de l'inclure dans le champ de l'aviation entraînerait la perte d'informations sur sa valeur ajoutée et les emplois qu'elle crée. En revanche, d'autres ont estimé que les activités de l'aviation civile, lesquelles sont orientées vers les services, se distinguent de celles de la construction aéronautique, qui sont de nature différente et englobent également la production destinée à la défense.

4.2 Un autre débat a eu lieu sur la question de savoir si le champ d'application de l'ASA devrait s'étendre principalement aux services de transport aérien ou à des activités aéronautiques plus larges. Si certains ont estimé que le champ d'application peut se révéler étroit si l'accent est mis uniquement sur le transport, d'autres ont été d'avis que l'aviation civile a pour objectif principal d'assurer le transport et les services aériens et qu'étant donné que bien d'autres industries, comme celles des compagnies d'approvisionnement en carburant, contribuent aussi à l'aviation, la mesure de la contribution de l'aviation civile à l'économie ne peut pas englober toutes ces industries. D'autres se sont inquiétés également du fait que l'inclusion de la construction d'aéronefs risque de se traduire par une contribution économique de l'aviation supérieure à celle de tous les modes de transport dans leur ensemble.

4.3 Compte tenu de la divergence des vues exprimées et de la différence d'utilisation de l'ASA par les États, la Division est convenue que le cadre méthodologique de l'ASA devrait offrir aux États la souplesse nécessaire pour déterminer la contribution économique de la construction d'aéronefs en fonction de leurs besoins, tout en maintenant le cadre de base axé sur les services. À cet égard, la Division a recommandé ce qui suit : a) il conviendrait de maintenir le champ d'application actuel de l'aviation civile figurant dans le projet de cadre méthodologique de l'ASA, sans y inclure la construction d'aéronefs ; b) il y aurait lieu d'élaborer, dans le document contenant le cadre méthodologique de l'ASA, un chapitre supplémentaire destiné à rendre compte de la contribution économique de la construction d'aéronefs ; et c) l'EAG-ASA devrait accomplir la tâche mentionnée au point b) et poursuivre ses travaux en vue de mettre au point le document contenant le cadre méthodologique de l'ASA (voir le rapport de la STA/11).

#### **5. TRAVAUX FUTURS**

5.1 L'ASA permettra aux États d'élaborer et d'évaluer des politiques en se fondant sur des données pour planifier un développement de l'aviation lié aux cadres et stratégies de développement national et/ou régional. Compte tenu des recommandations susmentionnées et conformément au Plan d'activités 2023-2025 de l'OACI, Résultat DEV 3 — Renforcement des capacités des États à utiliser l'aviation comme moyen efficace d'assurer le développement économique, les travaux futurs sur le compte satellite de l'aviation consisteront principalement :

- a) à mettre la dernière main au projet de cadre méthodologique de l'ASA en y intégrant un nouveau chapitre afin d'offrir aux États une certaine souplesse pour rendre compte de la contribution économique de la construction aéronautique ;
- b) à coordonner son action avec celle de l'UNSD pour faire connaître l'ASA et en promouvoir l'acceptation par les États, notamment les bureaux de la statistique nationaux, les banques centrales, les autorités de transport et autres ministères chargés de portefeuilles connexes comme les finances, la planification économique et le commerce ;
- c) à fournir aux États une assistance en matière d'application du cadre méthodologique de l'ASA de l'OACI à la mesure de la contribution économique de l'aviation.

— FIN —