



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION ECONOMIQUE

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

LE MODÈLE D'ÉVALUATION DE L'ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE DE L'AVIATION CIVILE ET SON APPLICATION

(Note présentée par la Chine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Lancée en 2014, l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* » de l'OACI aide les États membres à mettre intégralement en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Organisation, pour une meilleure harmonisation de la mise en œuvre à travers le monde et permettre aux États membres de profiter des importants avantages socioéconomiques que procure un transport aérien sûr et sécurisé. Toutefois, à cause des différences dans la disponibilité des ressources, les niveaux de développement, et les avantages particuliers de l'aviation civile entre les États, pour renforcer la coopération entre les États et promouvoir un développement coordonné de l'industrie de l'aviation civile dans chaque État, il est crucial de procéder à une évaluation scientifique et exhaustive du niveau et de l'étape de développement de l'industrie de l'aviation civile dans chaque État, afin de déterminer sa position actuelle, ses conditions de développement et ses bases, et comprendre ses atouts et ses lacunes, identifier les domaines clés à développer, et formuler des propositions de développement plus ciblées et réalisables permettant à l'industrie de l'aviation civile mondiale de coopérer davantage, de se développer de manière plus durable et d'avoir des objectifs plus spécifiques. Mais c'est une tâche plutôt complexe et difficile que de procéder à une analyse quantitative du niveau de développement de l'industrie de l'aviation civile dans un État ou dans une région, de manière systématique, scientifique et exhaustive. Pour l'instant, la communauté de l'aviation civile mondiale a plusieurs fois tenté d'évaluer le niveau de développement de l'industrie de l'aviation dans plusieurs États et chaque État et élaboré ses propres indicateurs spéciaux. Toutefois, il manque un modèle systématique d'évaluation prenant en compte tous les critères et tous les processus. Au cours des dernières années, la Chine a réalisé une recherche et une exploration approfondies, et proposé un modèle d'évaluation national, axé sur l'industrie et tenant compte de tous les critères. Au cours des dernières années, la Chine a procédé à l'étude et l'exploration approfondies de la question, et proposé un modèle systématique, prenant en compte tous les critères et tous les processus, pour le développement de l'industrie de l'aviation civile dont l'application a produit des résultats positifs. C'est pourquoi nous recommandons à l'OACI et à ses États membres d'adopter ce modèle d'évaluation et les résultats de son application. Ce modèle devrait fournir un appui théorique et des outils d'application pour les aider à déterminer le niveau de développement de leur industrie de l'aviation civile, de manière systématique et exhaustive.

¹ Versions anglaise et chinoise fournies par la Chine

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à approuver les mesures recommandées à la Section 3.	
<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>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	Rapports annuels du Conseil Doc 9587, <i>Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international</i> Doc 9626, <i>Manuel de la réglementation du transport aérien international</i> Doc 9161, <i>Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne</i> Doc 9562, <i>Manuel sur l'économie des aéroports</i> Doc 9082, <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i> Doc 8632, <i>Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international</i> WASA, <i>Base de données des accords de services aériens du monde</i> iSTARS, <i>Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité</i> Doc 9060, <i>Manuel de référence du Programme statistique de l'OACI</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Si l'on veut promouvoir le développement durable de l'industrie de l'aviation civile dans tous les États, il est urgent d'élaborer un modèle qui reflétera globalement l'état de développement de l'industrie mondiale de l'aviation civile. L'industrie de l'aviation civile a grandement contribué au développement socioéconomique dans le monde. Tous les jours, environ 10 millions de passagers voyagent en direction/en provenance de pays ou de régions du monde entier sur de plus de 100 000 vols commerciaux, et chaque année, environ la moitié des 1,4 milliard de touristes internationaux voyage par avion. De plus, l'industrie de l'aviation civile a créé 63, 5 millions d'emplois dans le monde, et sa contribution annuelle au PIB mondial s'élève à environ 2 700 milliards USD. Grâce à l'amélioration continue du réseau de voies aériennes, le nombre de vols et de passagers voyageant par avion devrait doubler d'ici 2030, ce qui va nécessiter une amélioration continue de la gestion de l'aviation civile par les États et les régions, et le renforcement de la coopération dans les domaines comme la sécurité, la sûreté et l'efficacité des opérations de vol et la protection de l'environnement afin de garantir des activités sûres, confortable, et efficace pour les passagers. À cet égard, en 2014, l'OACI a lancé l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* » (NCLB) visant à aider ses États membres à mettre intégralement en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Organisation. Cette initiative a accordé une attention particulière au renforcement de l'appui de l'OACI à ses États membres pour assurer que la mise en œuvre des SARP est mieux harmonisée dans le monde et permettre à tous ses États membres de profiter des importants avantages socioéconomiques d'un transport aérien sûr et fiable. Toutefois, vu les différences dans la disponibilité des ressources, l'état du développement, et les avantages particuliers de l'aviation civile entre les États, si l'on veut renforcer la coopération entre les États et promouvoir un développement coordonné de l'industrie de l'aviation civile dans chaque État, il est essentiel de procéder tout d'abord à une évaluation scientifique et complète de l'état de développement de l'industrie dans chaque État, afin de déterminer sa position actuelle, ses conditions de développement et ses bases actuelles, et formuler des propositions plus ciblées et plus réalisables pour le développement de l'aviation civile, et permettant à l'industrie mondiale de l'aviation de coopérer de manière plus poussée, de se développer plus durablement, et de réaliser des objectifs plus spécifiques. C'est pourquoi, c'est une tâche plutôt complexe et difficile que de procéder à une analyse quantitative de l'état de développement de l'industrie dans un État ou dans une région, de manière systématique, scientifique et complète.

1.2 Pour l'instant, la communauté mondiale de l'aviation civile a tenté plusieurs fois d'évaluer l'état de développement de l'industrie de l'aviation civile dans différents États et chaque État a élaboré ses propres indicateurs afin de transformer ces indicateurs en objectifs nationaux ou en objectifs de développement de l'industrie, en élaborant des lois et règlements et des plans de développement. Par exemple, l'OACI a élaboré le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2020-2022* qui définit un objectif stratégique consistant à soutenir les priorités et à améliorer continuellement la sécurité de l'aviation, et fixe des objectifs globaux, des objectifs spécifiques et des initiatives clés pour le renforcement de la sécurité afin de mettre en œuvre les plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation aux niveaux international, régional et national, réduire continuellement le nombre de décès et le risque de décès, et améliorer la sécurité de l'aviation. Le *Plan stratégique 2019-2022 de la FAA*, promulgué et mis en œuvre par la FAA, est axé sur quatre domaines, notamment la sécurité, les infrastructures, l'innovation et la responsabilité, et définit les objectifs et les tâches de l'institution à ce stade. La Grande-Bretagne a publié un livre vert intitulé *Britain's Aviation Strategy 2050* (Stratégie 2050 de la Grande-Bretagne pour l'aviation) qui définit les objectifs et les cibles de développement qui garantissent le développement durable de l'industrie britannique de l'aviation pour la prochaine étape. L'Inde a publié la *Vision 2040 pour le développement de l'aviation civile* qui comprend des indicateurs de développement tels que le trafic passager, la taille de la flotte, les recettes, et le nombre d'aéroports. En général, l'aviation civile manque un modèle d'évaluation complète de l'état de développement de l'industrie de l'aviation civile de manière

systématique et complète. Au cours des deux dernières années, grâce à l'accent mis sur la question de l'évaluation complète de l'état de développement de l'industrie de l'aviation civile, la Chine a procédé à une étude et une exploration approfondies du secteur, et propose un modèle d'évaluation national, axé sur l'industrie et prenant en compte tous les critères, l'état de développement de l'industrie de l'aviation civile, et appliqué ce modèle pour l'analyse et l'évaluation des caractéristiques fondamentales des secteurs de l'aviation civile relativement développés dans le monde, et produit des portraits statistiques de façon claire, intuitive et précise.

2. ANALYSE

2.1 **Fondement théorique du modèle d'évaluation de l'état de développement de l'industrie de l'aviation civile**

2.1.1 **Principaux obstacles à lever grâce au modèle d'évaluation de l'état de développement de l'industrie de l'aviation civile.** Il s'agit d'un projet systémique complexe d'élaboration d'un modèle d'évaluation applicable à l'état de développement de l'industrie de l'aviation dans différents pays à travers le monde, et quatre grandes principales doivent être résolues. Premièrement, comment construire un modèle d'évaluation scientifique pour déterminer les points forts et les points faibles de l'industrie de l'aviation civile d'un État ? Deuxièmement, comment mettre en place un système d'indicateurs mesurables et comparables pour chaque critère d'évaluation du modèle ? Troisièmement, comment garantir l'exactitude et la comparabilité des données lorsque les systèmes et les normes statistiques diffèrent d'un pays à l'autre ? Quatrièmement, comment formuler des propositions de politiques applicables pour la promotion du développement durable de l'industrie de l'aviation dans chaque État en s'appuyant sur les résultats d'évaluation ?

2.1.2 **Huit critères d'évaluation de l'état de développement de l'industrie de l'aviation.** Sur la base d'une analyse complète de la réglementation et des caractéristiques de l'industrie de l'aviation dans de grands pays à travers le monde, l'Administration de l'aviation civile de la Chine a proposé huit critères pour l'évaluation de l'état de développement de l'industrie de l'aviation civile dans un État, à savoir « la taille du marché du transport aérien », « les compagnies aériennes opérant en réseau », les plateformes internationales de correspondance et le réseau d'aéroports intérieurs », « le système de gestion de la circulation aérienne », « le système de sécurité, de sûreté et d'assistance technique », le « système d'aviation générale », et les « capacités d'élaboration de règles et normes d'aviation civile internationale ». Elle a également fourni des explications systématiques sur leurs connotations et leur logique interne. Ces huit critères d'évaluation de l'état de développement de l'industrie de l'aviation civile constituent un ensemble complémentaire, interactif et interdépendant, et il existe un lien logique entre les huit pour un développement graduel et un renforcement progressif. En utilisant la théorie structurelle d'analyse des systèmes, le modèle de mécanisme évolutif pour le développement de l'aviation civile est ainsi construit et considère que les huit critères de développement de l'industrie de l'aviation civile sont dans un processus de croissance dynamique ; en utilisant la théorie du cycle de vie des systèmes industriels, le processus de développement de l'industrie de l'aviation civile dans chaque État est divisé en quatre étapes en fonction de la maturité des huit critères d'évaluation, à savoir la période de gestation, la période d'éclosion, la période de croissance et la période de maturité.

2.1.3 **Un système d'indicateurs pour l'évaluation de l'état de développement de l'industrie de l'aviation civile.** Sur la base d'une interprétation et d'une analyse systématiques de l'état de développement de l'industrie de l'aviation civile, sur la base de théories et de méthodes complètes et suivant des principes systématiques, scientifiques, applicables et comparables, l'Administration de l'aviation civile

de la Chine (CAAC) a pu mettre au point et construit un système d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs, comprenant 21 éléments critiques, 40 critères d'observation et 71 facteurs sous-jacents des indicateurs pertinents généralement utilisés dans l'industrie de l'aviation civile. Le système d'indicateurs d'évaluation peut permettre de mesurer et d'évaluer avec précision le niveau de maturité des huit critères de développement de l'industrie de l'aviation civile dans chaque État.

2.2 Application du modèle d'évaluation de l'état de développement de l'industrie de l'aviation civile

2.2.1 L'Administration de l'aviation civile de Chine a utilisé ce modèle pour évaluer l'état de développement de l'industrie de l'aviation civile dans 16 pays, notamment la Chine, les États-Unis, les Émirats arabes unis, le Royaume-Uni, l'Allemagne, la Corée du Sud, la Russie, le Qatar, le Japon, la Türkiye, la France, le Canada, l'Inde, Singapour, l'Australie et le Brésil, et évalué la maturité des huit critères d'évaluation de l'état de développement dans chaque État en attribuant des valeurs aux indicateurs sous-jacents. C'est la première fois dans le monde qu'une évaluation portant sur tous les critères et une comparaison horizontale de l'état de développement de l'industrie de l'aviation civile sont réalisées à l'échelle nationale. En particulier, en utilisant les caractéristiques de croissance et les caractéristiques relatives des huit critères de l'état de développement de l'industrie de l'aviation civile, le modèle théorique original et le cadre analytique, la CAAC a publié le rapport d'évaluation de l'état de développement de l'aviation civile chinoise. Le rapport apprécie de manière globale le niveau de développement de l'industrie de l'aviation civile de la Chine, analyse de manière approfondie ses lacunes actuelles, et formule des recommandations de politique sur les avantages comparatifs intrinsèques qui doivent être exploités et développés. La CAAC publiera régulièrement le rapport sur les données statistiques et l'étude comparée du développement de l'industrie mondiale de l'aviation civile à titre de référence pour la communauté de mondiale de l'aviation civile.

3. SUITE À DONNER

3.1 Grâce à l'élaboration et l'utilisation du modèle ainsi présenté, la Chine a publié un rapport sur l'état de développement de son industrie de l'aviation civile, qui détermine la position historique du secteur et permet une évaluation exacte de la maturité des huit critères énoncés susmentionnés, et fournit des orientations ciblées pour des travaux connexes. On espère que l'OACI et d'autres pays prendront note de ce modèle proposé par la Chine, à titre de référence.

3.2 Il est recommandé à l'OACI de publier des rapports sur les politiques d'aviation civile en s'appuyant sur les modèles et les données dont elle dispose.