



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 53 : Analyse économique

ÉLABORATION D'UNE MÉTHODE SERVANT À CALCULER LE TAUX D'INFLATION DU SECTEUR AÉRONAUTIQUE

[Note présentée par le Venezuela (République bolivarienne du)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note vise l'amélioration des données macroéconomiques du marché aéronautique et de l'analyse de son évolution pour faire ressortir l'importance des services de transport aérien dans les économies nationales et mondiale, et promouvoir des décisions et des politiques qui contribuent au développement sûr, ordonné et efficace de l'aviation civile internationale tout en évitant le gaspillage, comme il est énoncé dans les objectifs figurant à l'Article 44 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

On espère de la sorte créer un indicateur servant à mesurer la variation des prix dans le secteur aéronautique, ce qui permettrait d'effectuer un diagnostic global en prenant en compte l'ensemble des facteurs qui influent sur l'activité. Les autorités seront ainsi en mesure d'établir des stratégies et de prendre des mesures à temps pour que le secteur ne subisse pas de conséquences graves et irréversibles. Les ressources humaines, financières et environnementales pourraient par ailleurs être optimisées grâce à cet indicateur.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à presser l'Organisation de mener des études et d'élaborer une méthode de calcul du taux d'inflation dans le secteur de l'aviation ;
- b) à inviter les États membres à rendre compte de leur expérience en matière de calcul des indicateurs économiques du secteur.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D — Efficacité, en particulier au paragraphe 2 : « Étudier les tendances, coordonner la planification et élaborer pour les États des orientations qui appuient le développement durable de l'aviation civile internationale ».
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.

¹ Original : espagnol

<i>Références :</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> , 9 ^e édition Doc 9902, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 28 septembre 2007)
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 Compte tenu du rôle de plus en plus important que joue le secteur aéronautique dans le développement des pays, il y a lieu de considérer les avantages économiques et sociaux d'un système efficace qui permettrait de déterminer quels seront les besoins futurs et les ressources financières et humaines nécessaires dans cette sphère d'activités.

1.2 L'aéronautique, on le sait, représente une part importante de l'économie mondiale et du produit intérieur brut de chaque pays. Il s'agit en effet d'un secteur d'activités qui attire de gros investissements, sans compter qu'il s'agit de la plus grande industrie du monde puisqu'elle englobe non seulement le transport aérien, mais aussi les aéroports, qui sont des agents économiques d'envergure, les organisations de maintenance et les centres d'instruction, entre autres.

1.3 Au fil des ans, on a pu constater à quel point les différents éléments qui constituent « le panier de biens et de services du secteur de l'aviation » ont subi des variations de prix, à la hausse comme à la baisse, avec les incidences que cela a pu entraîner sur le trafic aérien mondial, indépendamment des causes de ces variations.

2. ANALYSE

2.1 Des études ont été menées pour évaluer et analyser l'économie du transport aérien dans les différentes régions mais aucune étude de portée globale comportant tous les aspects du secteur de l'aviation mondiale n'a été élaborée.

2.2 Pour formuler des politiques commerciales pour l'aviation il importe de connaître le contexte dans lequel elles seront appliquées, en évaluant notamment le marché, les besoins et les desideratas de chaque pays ainsi que les intérêts sociaux, économiques et politiques en jeu, de manière à concevoir des politiques et des mesures et à anticiper leur incidence éventuelle.

2.3 En ce sens, il importe de connaître le taux d'inflation, c'est-à-dire la fluctuation des prix des différentes rubriques qui entrent dans la structure des coûts des entreprises du secteur aéronautique, ainsi que l'effet de ces variations. C'est en effet la hausse des coûts qui a des répercussions sur le secteur, et les tarifs des services sont fixés en fonction des coûts, tandis que l'injection d'argent frais est fonction de la demande.

2.4 Le calcul du taux d'inflation du secteur aéronautique permettrait d'améliorer grandement l'information macroéconomique et faciliterait les décisions en matière de politiques commerciales et de mesures économiques. Cela permettrait également de mieux planifier pour optimiser les activités de l'aviation, comme énoncé dans les Objectifs stratégiques de l'OACI.

2.5 On observe depuis la fin de 2008 une diminution du trafic aérien dans le monde entier provoquée par la crise financière qui frappe encore les économies. Les statistiques de l'Association du transport aérien international (IATA) pour 2009 font état d'une baisse du trafic de 3,5 % par rapport à 2008, et d'un coefficient de remplissage de 75,6 %, ce qui a occasionné des pertes dans le secteur et,

en conséquence, l'adoption de mesures de compensation mal planifiées et bien souvent prises à la hâte, comme c'est le cas de la hausse des prix ou des tarifs.

2.6 Il importe également de connaître la situation économique et financière des entreprises du secteur car cette information permet d'investir plus efficacement les ressources destinées à améliorer les programmes et les politiques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation et de protection de l'environnement.

2.7 L'Article 44 de la Convention de Chicago stipule qu'il faut assurer le développement sûr et ordonné de l'aviation civile et prévenir le gaspillage économique. Si on avait connu le taux d'inflation du secteur, des mesures économiques et d'exploitation auraient été prises afin d'atténuer le plus possible les effets de la crise financière qui ont directement frappé l'aviation, et qui se sont traduits par des pertes pour les compagnies aériennes, les aéroports et les services de navigation aérienne, notamment, et une diminution des recettes qui a compromis la sécurité.

2.8 Le taux d'inflation est l'indicateur le plus approprié pour affecter, indexer et actualiser les valeurs à modifier. En reflétant l'évolution des coûts, il contribuera à renforcer la Base de données statistiques intégrée, ce qui fournira aux entreprises d'autres critères pour établir des stratégies plus précises visant à maximiser les profits ou à réduire les coûts. Il en résultera une meilleure planification de l'exploitation, les entreprises disposant en outre d'un élément primordial pour évaluer leur pouvoir d'achat des biens nécessaires à leur bonne marche. Tous ces avantages se traduiront par une plus grande stabilité du secteur et de meilleures possibilités d'expansion.

3. CONCLUSIONS

3.1 Les effets des fluctuations économiques et autres événements qui ont une incidence négative sur l'exploitation seront fonction des mesures prises pour en atténuer la portée. La connaissance du taux d'inflation du secteur permettra de prendre des mesures correctives à temps afin d'éviter des bouleversements dans l'activité et une détérioration de la qualité des services assurés par les compagnies aériennes et les autres entités du secteur, contribuant ainsi au développement et au renforcement de l'industrie.