



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 30 : Autres questions de transport aérien

RAPPORT DU CONSEIL SUR L'ÉVALUATION DE LA CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE DE L'AVIATION CIVILE

SOMMAIRE

La présente note rend compte des travaux de l'OACI dans l'évaluation de la contribution économique de l'aviation civile et présente ses travaux futurs dans ce domaine.

La contribution économique totale du transport aérien en 1998, composée des activités économiques directes et de leurs effets multiplicateurs, est évaluée à une production de 1 360 milliard \$US et à la création de 27,7 millions d'emplois dans le monde entier. On peut en déduire que 4,5 % environ de la production mondiale de l'année en question (en termes de produit intérieur brut réel) est imputable au transport aérien et à ses effets multiplicateurs.

Devant la raréfaction des fonds destinés au développement de l'infrastructure aéronautique, il est particulièrement important d'appeler l'attention sur la contribution économique de l'aviation civile. L'OACI a mis au point des éléments d'orientation sur des méthodologies d'évaluation dont les États pourraient se servir pour démontrer les incidences économiques plus générales de l'aviation civile.

La suite proposée à l'Assemblée figure au paragraphe 6.

RÉFÉRENCES

Doc 9727, A32 — CE, *Rapport de la Commission économique de la 32^e session de l'Assemblée*

Circ 292, *Contribution économique de l'aviation civile* (version préliminaire)

1. INTRODUCTION

1.1 L'évaluation par l'OACI de la contribution économique de l'aviation civile découle de nouveaux mandats établis par l'Assemblée dans le cadre des activités de l'Organisation dans le domaine des prévisions et de la planification économique. Ces mandats visaient un double objectif, à savoir l'évaluation de la contribution économique de l'aviation civile à l'économie mondiale et l'élaboration d'éléments d'orientation sur les méthodologies d'évaluation. Les résultats seront publiés dans la Circulaire 292 — *Contribution économique de l'aviation civile*, dont une version préliminaire sera soumise à l'Assemblée. La circulaire se compose de deux parties : Volume I — *Perspectives mondiales*, et Volume II — *Méthodologies d'évaluation*.

1.2 La mesure de la contribution économique de l'aviation civile permet de broser un tableau de l'impact créé par les industries du transport aérien, de l'aérospatiale et autres industries connexes qui sont sources de production de biens et d'emplois dans une économie donnée. Les États pourront se servir des éléments indicatifs sur les méthodologies établis par l'OACI pour évaluer la contribution économique de l'aviation civile à l'échelle régionale, locale ou nationale. Devant la raréfaction des fonds destinés au développement de l'infrastructure aéronautique, il est particulièrement important d'appeler l'attention des planificateurs et des décideurs chargés des questions de financement et de politique aéronautique sur la contribution économique de l'aviation civile.

1.3 La présente note vise donc à donner un aperçu de la contribution de l'aviation civile à l'économie mondiale, à présenter de nouveaux éléments indicatifs sur les méthodes d'évaluation de la contribution économique d'un aéroport à l'économie locale ou régionale et de celle de l'aviation civile à l'économie nationale, et enfin à énoncer les travaux futurs dans ce domaine.

2. L'AVIATION CIVILE DANS L'ÉCONOMIE MONDIALE

2.1 Une évaluation préliminaire de l'impact de l'aviation civile sur l'économie mondiale a été effectuée en 1997 et présentée à la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM à Rio de Janeiro. À partir de cette première évaluation, une étude détaillée a été menée sur la contribution de l'aviation civile, mesurée en termes de valeur de la production et de création d'emplois connexes. Les résultats ont d'abord été publiés sous forme résumée dans une brochure de l'OACI intitulée *Contribution économique de l'aviation civile — Les retombées de la prospérité*, à l'occasion de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (Montréal, février 2002). Ils figureront, avec plus de détails, dans la Circulaire 292, Volume I. Les paragraphes qui suivent présentent un résumé des points saillants.

2.2 Afin d'assurer leurs services de transport aérien de passagers et de fret, les transporteurs aériens et autres exploitants achètent un éventail varié de produits (biens et services) principalement des aéroports, des fournisseurs de services de navigation aérienne, des organismes gouvernementaux, des entreprises publiques ainsi que de l'industrie de la construction aérospatiale ou d'autres secteurs.

2.3 L'OACI estime que la contribution directe de l'aviation civile à l'économie mondiale en 1998 était de 370 milliards \$US et 6 millions d'emplois. Ces emplois se répartissaient comme suit : 2,3 millions dans les compagnies aériennes commerciales et entreprises associées, 1,9 million aux aéroports (excluant le personnel des transporteurs) et 1,8 million dans l'industrie de la construction aérospatiale et autres secteurs.

2.4 Ces activités économiques directes ont un effet «multiplicateur» sur les industries qui fournissent soit des produits propres à l'aviation, soit des produits de consommation ou des facteurs de production. Le mécanisme de l'effet multiplicateur est expliqué en détail aux paragraphes 3.2.1 et 3.2.2 ci-après. En termes simples, chaque centaine de dollars produits et chaque centaine d'emplois créés par le transport aérien génèrent une nouvelle demande équivalant à 325 \$US et 610 emplois dans d'autres industries. La contribution économique totale du transport aérien en 1998, composée des activités économiques directes et de leurs effets multiplicateurs, est évaluée à une production de 1 360 milliard \$US et à la création de 27,7 millions d'emplois dans le monde entier.

2.5 On peut déduire du niveau de production totale indiqué que 4,5 % environ de la production mondiale (en termes de produit intérieur brut réel) est imputable au transport aérien et à ses effets multiplicateurs.

2.6 Comme ces résultats correspondaient à l'année 1998, il a été envisagé de refaire l'étude afin d'obtenir des résultats correspondant à une année plus récente. Le Secrétariat a toutefois décidé, devant l'ampleur de la tâche et l'insuffisance des ressources, qu'une telle tâche n'était pas justifiée. D'ailleurs, les résultats publiés sur la contribution directe et les effets multiplicateurs restent pertinents, même plusieurs années après l'étude, compte tenu notamment de la chute brutale de la demande de voyage aérien en 2001, suivie de deux ans de stagnation. Les ramifications de cette période pour l'aviation civile dans son ensemble illustrent l'importance de cette industrie pour les économies locales/régionales et nationales où elle est exploitée.

2.7 En plus de son impact sur la production totale et les emplois, l'aviation civile a une influence plus vaste sur la croissance économique en général, qui découle d'avantages non quantifiables pour les usagers du transport aérien, qu'il s'agisse d'entreprises ou d'individus. Le transport aérien remplit les fonctions de facilitateur pour le développement des marchés et les échanges de biens et de services. En 2002, les services réguliers de transport aérien ont transporté plus de 1,6 milliard de passagers et de 30 millions de tonnes de fret dans le monde entier. Cette même année, quelque 45 % des 714 millions environ de touristes internationaux et à peu près 40 % en valeur des produits manufacturés exportés ont été transportés par voie aérienne.

3. ÉLÉMENTS D'ORIENTATION SUR LES MÉTHODOLOGIES D'ÉVALUATION

3.1 Le second objectif visé dans le mandat était d'élaborer des éléments d'orientation sur la méthodologie de base et les différentes démarches possibles pour évaluer les effets des activités économiques de l'aviation civile sur la demande. Ces éléments d'orientation seront publiés dans la Circulaire 292, Volume II.

3.2 Contribution économique d'un aéroport à l'économie locale/régionale

3.2.1 La première partie du texte explique comment évaluer les incidences économiques d'un aéroport sur l'économie locale/régionale. Il s'agit tout d'abord de recenser les effets multiplicateurs de la demande directe dans toutes les industries qui fournissent soit des produits de consommation, soit des produits propres à l'aviation et autres éléments, en procédant à des analyses intrants-extrants. L'analyse intrants-extrants est une méthode qui permet de suivre la séquence en cascade des effets produits par un aéroport sur une économie dans le processus de production. Elle est fondée sur des tableaux intrants-extrants, établis pour un système de comptes nationaux qui indique sur une base annuelle les transactions offre/demande entre les industries, mesurées en termes de dépenses. Les éléments d'orientation présentent, en vue de l'évaluation des incidences économiques, les différentes étapes de la procédure à suivre pour chaque phase d'évaluation, en adoptant soit une méthode d'évaluation de base, soit une

méthode élargie. La description des méthodes se termine par des études de cas concrets démontrant les diverses approches possibles.

3.2.2 Si l'on suit la méthode d'évaluation de base, il s'agira d'enregistrer les activités de l'aviation civile en termes de production et d'emplois, sur une base annuelle et sous trois angles : a) **directement** auprès des usagers des services de transport aérien (voir § 2.2), b) **indirectement** à partir des transactions avec plusieurs fournisseurs de produits propres à l'aviation et d'autres fournisseurs, et c) **par induction** en établissant les revenus directs et indirects qui seront dépensés de nouveau essentiellement dans les industries de consommation. La méthode d'évaluation élargie incorpore dans l'analyse la demande **catalytique** supplémentaire, comme par exemple les dépenses hors aéroport des usagers du transport aérien (passagers et expéditeurs).

3.2.3 Les emplois créés par un aéroport peuvent jouer un rôle important dans l'économie locale/régionale, voire dans l'économie nationale dans le cas de petits pays, notamment des pays insulaires ou sans littoral. Une étude des incidences économiques fondée sur des recherches solides permet de démontrer la contribution qu'un aéroport peut apporter à une économie. Les résultats peuvent notamment servir à l'obtention de financement ou à la négociation de meilleures conditions d'emprunt, surtout auprès de sources publiques ou étrangères (garanties gouvernementales, fonds et banques de développement), qui pourraient être intéressées par les répercussions économiques générales d'un projet d'infrastructure aéronautique ou de l'agrandissement d'une installation existante.

3.3 Contribution économique de l'aviation civile à l'économie nationale

3.3.1 La seconde partie des éléments d'orientation explique comment analyser la contribution de l'aviation civile à l'économie nationale avec une évaluation élargie des incidences. À l'échelle nationale, l'effet de stimulation de l'aviation civile sur l'emploi et la croissance économique est évident lorsque les compagnies aériennes, les aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les industries aérospatiales et les entreprises associées répondent à la demande directe croissante de transport aérien en développant les exploitations et en agrandissant les flottes, en multipliant les commandes de biens et de services auprès des fournisseurs, en recrutant du personnel supplémentaire, accroissant ainsi la production. Ces activités économiques directes produisent un effet multiplicateur sur les autres industries de l'économie. La portée plus ou moins grande de ces effets multiplicateurs dépendra des circonstances, et notamment de la taille des industries associées à l'aviation civile et de la méthode d'évaluation suivie. Par exemple, les pays qui disposent d'une importante industrie de construction aérospatiale enregistreront des résultats plus vastes, tandis que les pays où les services de transport aérien sont limités peuvent recueillir des résultats relativement plus modestes. Les secteurs des voyages et du tourisme qui ne font pas partie de l'industrie aéronautique, tels que les hôtels et les restaurants, les agences de voyage, les organisateurs de voyages et les détaillants, sont les grands bénéficiaires des dépenses des passagers dans le cadre de leurs voyages.

3.3.2 La contribution de l'aviation civile à l'économie des États-Unis a été retenue pour une étude de cas visant à démontrer la procédure à suivre dans une évaluation par étape. L'étude en question a été réalisée sur une période de plusieurs années par Wilbur Smith Associates, au nom de la Federal Aviation Administration des États-Unis. En 2000 (l'année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles), la prestation des services de transport aérien, les activités d'aviation générale, l'exploitation d'aéroports et l'acquisition d'aéronefs ont produit au total 177,3 milliards \$US et plus de 1,2 million d'emplois. Les dépenses liées aux voyages aériens d'affaire et de loisir se sont élevées à 176,3 milliards \$US, et ont créé plus de 3,1 millions d'emplois. Ces dépenses directes catalytiques ont entraîné des dépenses supplémentaires de 654,6 milliards \$US et créé plus de 5,5 millions d'emplois grâce à la demande indirecte des fournisseurs et les effets de cette demande.

3.3.3 Les résultats pour l'économie des États-Unis peuvent être considérés comme résultant des effets multiplicateurs de la demande directe : pour chaque centaine de dollars US produits et chaque centaine d'emplois créés par l'aviation civile en 2000, il y a eu 469 \$US de produits et 717 emplois de créés dans de nombreuses autres industries. La valeur de toutes les activités économiques de l'aviation civile et des dépenses liées aux voyages aériens, plus les effets indirects et les effets multiplicateurs résultants, donnent une production totale de 1 008,2 milliards \$US et la création de 10 millions d'emplois, lesquels ont permis des revenus de 310,1 milliards \$US en 2000. Par rapport à 1987, la production totale a augmenté de 27,4 %, alors que le nombre d'emplois s'est accru de 23,7 % et que les revenus se sont améliorés de 31,8 %.

4. TRAVAUX FUTURS

4.1 Les travaux réalisés sur ce sujet ont été financés par des ressources limitées et des contributions en nature, offertes volontairement par des organisations internationales coopérantes et des États contractants. Pour le prochain triennat, aucune nouvelle activité majeure n'est envisagée, en raison de l'insuffisance des ressources. Il y a cependant possibilité d'entreprendre de nouveaux travaux, financés s'il y a lieu par recouvrement des coûts. Dans ces circonstances, les activités futures ci-après sont envisagées pour le prochain triennat :

- a) diffuser les résultats des travaux réalisés, par exemple sur le site Web de l'OACI ou par d'autres moyens électroniques, aussi bien que dans le cadre de rencontres régionales ou sous-régionales (ateliers, séminaires) organisées par l'OACI;
- b) étudier la possibilité de mettre au point des modules de formation sur la question, à financer par recouvrement des coûts;
- c) fournir sur demande un appui technique aux États contractants en vue d'évaluations de l'impact économique de l'aviation civile, à financer par recouvrement des coûts.

5. INCIDENCE FINANCIÈRE DE LA MESURE PROPOSÉE¹

5.1 La future tâche proposée au paragraphe 4.1 sera entreprise dans les limites des ressources disponibles au titre du Programme 3.3, Prévision et planification économique du projet de budget-programme 2005-2007. Le Programme 3.3 prévoit l'élimination d'un poste dans la catégorie des services généraux par rapport au triennat en cours.

6. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

6.1 L'Assemblée est invitée à prendre note des activités menées sur l'évaluation de l'impact économique de l'aviation civile et à donner d'autres directives s'il y a lieu.

— FIN —

¹ Ces renseignements ne sont présentés que pour indiquer l'incidence financière estimée des mesures proposées. Les fonds qui seront affectés à ces mesures dépendront de la forme finale du Budget-Programme de l'Organisation pour 2005-2006-2007 approuvé par l'Assemblée.