



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/197
EC/29
21/9/04
Anglais, espagnol
et français seulement¹

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 30 : Autres questions de transport aérien

CONTRIBUTION ECONOMIQUE DE L'AVIATION CIVILE

[Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI)]

SOMMAIRE

L'ACI appuie pleinement les travaux et les orientations de l'OACI sur la contribution économique de l'aviation civile à l'économie mondiale exposée dans la note WP/42, et recommande que les Etats tiennent compte des effets directs, indirects et catalyseurs des investissements dans l'infrastructure aéronautique lorsqu'ils attribuent des priorités dans l'application des ressources budgétaires nationales pour le futur.

L'ACI a fourni des données supplémentaires appuyant l'idée que les investissements dans l'aviation civile sont critiques pour la prospérité mondiale, dans une note d'information destinée à l'Assemblée (WP/199).

La suite à donner par l'Assemblée est présentée au paragraphe 8.

INTRODUCTION

1. L'ACI appuie pleinement les travaux et les orientations de l'OACI sur la contribution économique de l'aviation civile à l'économie mondiale exposée dans la note WP/42. Les propres enquêtes de l'ACI appuient les conclusions de l'OACI selon lesquelles l'aviation civile apporte effectivement une importante contribution à l'économie mondiale, ainsi qu'aux économies nationales, régionales et locales. Cette contribution doit être prise en compte au moment d'envisager d'investir dans l'infrastructure aéronautique.

2. Une note d'information de l'ACI destinée à l'Assemblée traite du rôle des aéroports dans l'économie mondiale et appuie l'idée que les investissements dans l'aviation civile sont critiques pour la

¹ Les versions anglaise, espagnole et française sont fournies par l'ACI.

prospérité mondiale. L'ACI souhaite aussi ajouter deux observations ci-dessous à l'appui de la note WP/42 qui sont particulièrement applicables aux aéroports.

LE COUT DE L'INEXISTENCE DE SERVICES AERIENS

3. Le coût de renonciation est un facteur important à examiner au moment de justifier un aéroport et des services aériens. Le coût de l'**inexistence** d'un aéroport ou de services aériens peut être important, étant donné qu'ils fournissent des liens essentiels reliant une ville, une communauté ou une région au réseau mondial des services aériens et à l'économie nationale et mondiale. Un aéroport particulier peut ne pas avoir suffisamment de trafic pour absorber tous ses coûts, mais le coût de l'**inexistence** d'un aéroport opérationnel et de services aériens est d'être coupé de l'économie nationale.

4. Cela s'applique aux villes et communautés des pays développés comme des pays en développement. Dans des pays comme le Canada, la Finlande et la Norvège, par exemple, les petites communautés de l'Arctique sont entièrement tributaires de l'aviation pour leurs fournitures. C'est vrai aussi pour les Etats insulaires et les endroits où les infrastructures routières ou ferroviaires peuvent faire défaut ou être peu économiques ou impossibles à fournir. Ici, les services aériens peuvent souvent fournir le lien essentiel avec le réseau des services aériens et la solution de transport la plus rentable.

5. Ainsi, pour de nombreux aéroports membres de l'ACI, la valeur d'un aéroport ne se mesure par la performance financière, mais plutôt par sa contribution globale à une ville, communauté ou région qui sans lui serait isolée. En pareils cas, les décisions des Etats concernant le financement de l'infrastructure aéroportuaire doivent être basées non pas sur un taux de rendement prévu, mais sur d'autres facteurs subjectifs tout aussi importants qui appuient l'intérêt national.

CONTRIBUTION DES AEROPORTS AUX ACTIVITES DE SECOURS ET D'ASSISTANCE

6. Un autre rôle des aéroports, parfois oublié, consiste à servir de centres de distribution de vivres, de médicaments et d'autres fournitures de secours dans des zones frappées par des catastrophes naturelles ou des conflits politiques. Ce rôle est rarement pris en compte lorsque les Etats priorisent leurs projets d'infrastructure aéroportuaire car les catastrophes naturelles comme les tremblements de terre, la sécheresse, les inondations ainsi que les famines et les maladies qui s'ensuivent peuvent se produire n'importe où, dans les pays développés comme dans les pays en développement.

7. Les aéroports ont maintes et maintes fois joué un rôle vital dans la livraison de fournitures dans des situations d'urgence naturelles ou causées par l'homme. L'aviation civile a souvent dû être mobilisée rapidement pour transporter des fournitures d'importance vitale sur de longues distances et vers des régions isolées. Les services de secours de l'ONU, de la Croix-rouge internationale et de nombreuses organisations caritatives nationales et autres ont dû régir rapidement en temps de crise et utiliser la capacité massive de pont aérien et les aéroports disponibles.

SUITE A DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

8. L'Assemblée est invitée :

- a) à noter que l'ACI appuie les travaux et les orientations de l'OACI sur la contribution économique de l'aviation civile, contribution qui doit être prise en compte dans les décisions portant sur l'infrastructure aéronautique ;
- b) à noter le rôle important joué par les aéroports pour favoriser l'activité économique nationale et régionale et l'unité économique nationale, et pour contribuer aux activités de secours et d'assistance.

— FIN —