

Distr.
GÉNÉRALE

UNCTAD/LDC/Misc.64/Add.1
14 mars 2001

FRANÇAIS :
Original : ANGLAIS

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE
ET LE DÉVELOPPEMENT

**TOURISME ET DÉVELOPPEMENT DANS LES PAYS
LES MOINS AVANCÉS**

Note du secrétariat de la CNUCED

Annexes

- | | |
|------------|--|
| Annexe 1 : | Aperçu de l'activité touristique de 30 PMA, parmi lesquels 18 PMA dont le secteur touristique était prépondérant en 1998 |
| Annexe 2 : | Activité touristique et appartenance à la catégorie des pays les moins avancés |
| Annexe 3 : | Services de transport aérien |

Annexe 1

Aperçu de l'activité touristique de 30 PMA, parmi lesquels 18 PMA dont le secteur touristique était prépondérant en 1998

1. PMA ayant un secteur touristique prépondérant

Dans quatre PMA, le tourisme est resté le premier secteur exportateur de l'économie pendant les 15 dernières années. Ces pays sont les Maldives, la Gambie, Vanuatu et Tuvalu.

Aux **Maldives**, le tourisme était déjà, et de loin, la première source de recettes d'exportation au milieu des années 80. Pendant la période 1985-1998, ce secteur économique dominant a connu une expansion remarquable. L'augmentation du nombre annuel de visiteurs étrangers, entre 1985 et 1998, a été estimée à 288 000. Ensemble, les résultats obtenus par le tourisme et par les transports aériens ont porté le poids de ces activités connexes à une proportion qui n'a pas d'équivalent parmi les PMA : elles représentaient, aux Maldives, près de 75 % de l'ensemble de l'économie d'exportation en 1998.

En **Gambie**, l'activité touristique n'a pas beaucoup progressé pendant la décennie écoulée, mais a réussi à se maintenir au premier rang dans l'ensemble de l'économie. Depuis 1985, le secteur du tourisme a toujours représenté plus de la moitié de l'économie d'exportation (activités de réexportation non comprises), à un niveau sept fois plus élevé que celui de l'industrie de l'arachide.

À **Vanuatu**, les secteurs du tourisme et des services internationaux aux entreprises comptent aujourd'hui pour plus de la moitié de l'économie d'exportation. Le nombre de visiteurs étrangers a fortement augmenté pendant les années 90, après une période d'instabilité de l'activité touristique.

À **Tuvalu**, où les services internationaux dominant largement l'économie à l'heure actuelle, le tourisme est resté la première source de devises, encore que l'activité de ce secteur soit restée stationnaire pendant les 15 années écoulées, au taux annuel de 1 000 visiteurs étrangers par an.

Dans trois autres PMA (Comores, Samoa, République-Unie de Tanzanie), le tourisme international est la première source de recettes en devises depuis 1985.

Aux **Comores**, le tourisme est devenu la source de devises la plus importante pendant les années 90, malgré l'instabilité politique du pays. Le nombre d'entrées de touristes est passé de 5 000 en 1985 à 27 000 en 1998. En 1998, le secteur du tourisme représentait à lui seul plus de la moitié des recettes d'exportation.

Au **Samoa**, le secteur du tourisme a pris la place de l'industrie des produits de l'arachide comme première source de revenu. En 1998, il représentait près de la moitié des recettes en devises. Du fait de l'expansion régulière observée dans les services touristiques et dans les services internationaux aux entreprises, les recettes provenant des exportations de services de Samoa sont aujourd'hui plus de trois fois supérieures à celles que procurent les exportations de marchandises.

De tous les PMA, la **République-Unie de Tanzanie** est celui qui a enregistré les résultats touristiques les plus impressionnants pendant la période 1985-1998. En 1998, il y avait 365 000 entrées de visiteurs de plus qu'en 1985. Pendant cette période de 13 ans, le tourisme est passé du cinquième au premier rang parmi les secteurs sources de recettes en devises. En 1998, les recettes estimatives du tourisme (environ 400 millions de dollars É.-U.) étaient trois fois supérieures aux recettes procurées par les exportations de café, secteur naguère dominant. Les recettes procurées par les exportations de services touristiques dépassent aujourd'hui la valeur combinée des exportations de café, de coton et de noix de cajou, et malgré l'"effet d'évaporation" occasionné par les dépenses d'importation liées au tourisme, ce secteur est, de toutes les activités économiques du pays, celui qui a l'effet positif net sur la balance des paiements le plus marqué. La République-Unie de Tanzanie est, à l'heure actuelle, celui des PMA dans lequel les recettes du tourisme international sont le plus importantes.

En Haïti, au Népal, au Sénégal et au Lesotho, quatre PMA ayant un secteur touristique prépondérant, le tourisme est resté l'un des secteurs les plus importants de l'économie pendant la dernière décennie, et était, par ordre d'importance, la deuxième source de recettes en devises en 1998.

Le tourisme a été la source première de recettes d'exportation en **Haïti** jusqu'en 1985, année pendant laquelle le pays a enregistré 150 000 entrées de visiteurs étrangers. Par la suite, après 1985, ce secteur s'est rapidement effondré, en raison de la grave instabilité politique régnant dans le pays. En 1998, les entrées de touristes avaient repris (150 000 entrées) et le tourisme représentait près d'un quart des recettes d'exportation. Pourvu que la stabilisation du pays continue de progresser, le secteur du tourisme a le potentiel nécessaire pour dominer l'économie haïtienne.

Au **Népal**, il y a eu 254 000 visiteurs étrangers de plus en 1998 qu'en 1985. Du fait des remarquables progrès de l'économie touristiques, enregistrés parallèlement au développement rapide du secteur des industries manufacturières, ces deux secteurs représentent désormais plus de la moitié de l'économie d'exportation du Népal.

Avec une moyenne de 280 000 visiteurs étrangers par an pendant la deuxième partie des années 90, le **Sénégal** est devenu l'une des deux destinations touristiques les plus recherchées de l'Afrique de l'Ouest (l'autre étant le Ghana). Le tourisme, qui occupait le troisième rang parmi les secteurs exportateurs en 1985, y est passé au deuxième rang en 1998. Seules les exportations de poisson (20 % des exportations totales) dépassaient les recettes du tourisme, dans lesquelles les services internationaux représentent plus d'un tiers des recettes totales en devises.

Bien que le **Lesotho** n'ait pas enregistré récemment une croissance appréciable de son activité touristique, le tourisme international y reste le deuxième, par ordre d'importance, des secteurs exportateurs. Seule l'industrie du vêtement, après une croissance rapide pendant la décennie de 1990, dépasse de loin le tourisme pour les recettes d'exportation (43 % des exportations totales contre 10 % pour le tourisme).

Enfin, à Sao Tomé-et-Principe, dans la République démocratique populaire lao, en Ouganda, au Cap-Vert, à Madagascar, au Bénin et au Cambodge, le tourisme est devenu un secteur d'exportation prépondérant (le deuxième ou le troisième par ordre d'importance), et il est considéré comme l'un des futurs piliers de l'économie, ou l'un des très rares secteurs ayant une incidence socioéconomique appréciable.

À **Sao Tomé-et-Principe**, de remarquables progrès ont été observés dans l'industrie du tourisme à la fin des années 90. Auparavant, ce secteur venait au troisième rang pour les recettes d'exportation, mais était beaucoup moins important que le secteur dominant du cacao. En 1998, le tourisme venait au deuxième rang pour la part dans les exportations, juste après le secteur du cacao (cacao : 37 % des exportations totales; tourisme : 34 %). Selon des estimations préliminaires de la balance des paiements pour 1998 et 1999, le secteur du tourisme est devenu la source première de recettes en devises.

La **République démocratique populaire lao** a enregistré un rapide progrès de son activité touristique. Le nombre des entrées de visiteurs étrangers s'établissait à 260 000 en 1998, alors qu'il n'était que de 30 000 en 1992. Le tourisme était ainsi le deuxième, par ordre d'importance, des secteurs exportateurs, avec 20 % des exportations totales en 1998.

L'activité touristique de l'**Ouganda** a été, elle aussi, remarquable. Le nombre des entrées de touristes y a fait un bond, passant de 27 000 en 1985 à 238 000 en 1998, et faisant du tourisme la deuxième source de devises, après l'industrie du café.

Le **Cap-Vert**, dont l'économie agricole est limitée, bénéficie d'un important potentiel de développement du tourisme. L'activité touristique s'y est régulièrement développée pendant les années 90. Le tourisme y est égal désormais, en termes économiques, au secteur traditionnellement important de la pêche. Ensemble, les secteurs connexes des transports aériens et du tourisme comptent pour plus de la moitié de l'économie d'exportation du pays.

D'importants progrès de l'activité touristique ont aussi été enregistrés à **Madagascar**, où le nombre d'entrées de visiteurs étrangers est passé de 23 000 en 1985 à 133 000 en 1998; le tourisme est ainsi devenu la deuxième source de recettes d'exportation, atteignant presque les recettes de l'industrie la plus importante, celle du café.

Au **Bénin**, le nombre des visiteurs a triplé, passant de 47 000 en 1985 à 152 000 en 1998. Le secteur du tourisme était, en 1998, la deuxième source de devises du pays, après l'industrie du coton.

Le **Cambodge** a bénéficié d'un développement prodigieux de son activité touristique pendant les dernières années 90. Le nombre des entrées de visiteurs étrangers y est passé de 88 000 en 1992 à 220 000 en 1998. En 1998, seul le secteur du bois (sciages et grumes), qui comptait pour 43 % dans l'économie d'exportation, a dépassé le secteur du tourisme, lequel en représentait près de 10 %.

2. PMA ayant un secteur touristique moins prépondérant

Parmi les PMA où le secteur touristique est moins prépondérant (c'est-à-dire où le tourisme n'est pas l'une des trois principales sources de recettes d'exportation), 10 pays ont récemment enregistré d'appréciables progrès de l'activité touristique. Ces pays sont Myanmar, la Mauritanie, le Mali, le Burkina Faso, l'Éthiopie, le Yémen, le Malawi, le Bangladesh, le Bhoutan et la Zambie.

Au **Myanmar**, une économie relativement diversifiée s'est développée en dépit (ou en conséquence) de l'isolement politique du pays. Le tourisme est resté le quatrième,

par ordre d'importance, des secteurs exportateurs de l'économie, bien moins développé que les industries dominantes - activités du secteur primaire et industries de transformation. Toutefois, dans les années 90, on y a observé un développement prodigieux de l'activité touristique. Le nombre des entrées de touristes a, en effet, été multiplié par sept, passant de 26 000 en 1988 à 194 000 en 1998. Comme le Cambodge et la République démocratique populaire lao (qui disposent d'atouts culturels comparables pouvant servir de base à une spécialisation), le Myanmar est en train de devenir l'une des destinations touristiques les plus recherchées d'Asie. De plus, il a la capacité de faire du tourisme une source de plus grande prospérité pour le bénéfice de son peuple.

En **Mauritanie**, le tourisme s'est développé et se situe à l'heure actuelle au troisième rang parmi les secteurs sources de devises, même si les secteurs dominants du fer et du poisson représentent plus de 90 % de l'économie d'exportation. L'industrie hôtelière mauritanienne, qui se développe lentement, mais qui a un potentiel de spécialisation double grâce aux deux atouts que sont la mer et le désert, peut faire du tourisme un troisième pilier de son économie.

Bien que l'industrie du tourisme ne soit pas l'un des principaux secteurs économiques du **Mali** et du **Burkina Faso**, ces deux pays ont vu leur activité touristique augmenter régulièrement. Ils sont donc encouragés à intensifier leurs efforts, par des politiques sectorielles pertinentes.

En **Éthiopie**, où le nombre de visiteurs passant une seule nuitée a doublé entre 1985 et 1998, passant de 61 000 à 121 000, le tourisme représente moins de 4 % des recettes totales d'exportation. En 1998, le secteur des transports aériens était le deuxième secteur de l'économie, en termes de recettes d'exportation. Les activités liées au café et aux transports aériens représentaient ensemble plus de la moitié de l'économie d'exportation. Bien qu'il ne soit pas proportionnel à l'importance avantageuse du secteur des transports aériens existant, le tourisme, en Éthiopie, a enregistré une croissance régulière pendant les 15 années écoulées. Compte tenu du potentiel de spécialisation qu'offrent l'histoire et la culture de l'Éthiopie, le tourisme pourrait éventuellement devenir la première source de recettes parmi les secteurs exportateurs de services.

Au **Yémen**, le développement du tourisme a été relativement lent si l'on considère les entrées de visiteurs, mais appréciable si l'on considère les dépenses des touristes, grâce à une politique de promotion de cette destination auprès des marchés haut de gamme. Mise à part l'industrie du pétrole, qui représente plus de 80 % de l'économie d'exportation, le tourisme international n'était pas loin de devenir, en 1998, la deuxième, par ordre d'importance, des sources de devises de l'économie.

Bien qu'il ne représente qu'une très faible proportion de l'économie nationale (1 % seulement des exportations totales en 1995), le secteur du tourisme, au **Malawi**, fait état d'une croissance appréciable depuis 1985. Les entrées de touristes étrangers sont passées de 55 000 en 1985 à 215 000 en 1998. Tout en restant largement dominée par l'industrie du tabac, l'économie du Malawi, comme celle du Lesotho, bénéficie de flux touristiques en provenance d'Afrique du Sud. Le tourisme régional pourra par la suite devenir, pour le Malawi, l'une des deux ou trois principales sources de recettes en devises.

Au **Bangladesh**, le nombre des entrées de touristes étrangers a progressé pendant les années 90, pour atteindre 163 000 en 1998. Tandis que les industries manufacturières représentent plus de la moitié de l'économie, le secteur du tourisme ne représente que un pour cent de l'économie d'exportation.

Au **Bhoutan**, où l'énergie électrique compte pour un quart de l'économie d'exportation, le secteur du tourisme, malgré son potentiel appréciable, ne figure pas encore parmi les principales sources de recettes en devises. Toutefois, des succès ont été enregistrés dans le développement de l'industrie hôtelière. Si ces succès se poursuivent, on pense que le développement du tourisme suivra une voie comparable à celle du Népal.

Bien que modique par comparaison avec les industries dominantes du cuivre et du cobalt, le secteur du tourisme en **Zambie** a enregistré des progrès au cours des années, l'augmentation du nombre des entrées de touristes étrangers se chiffrant à 245 000 entre 1985 et 1998.

Les résultats obtenus par ces 10 pays moins avancés confirment l'importance du développement du tourisme dans la région de l'Afrique australe, grâce à la prépondérance du marché sud-africain, et cela en dépit de l'éloignement par rapport au marché européen.

Parmi les cinq PMA dans lesquels le tourisme est peu important et dont l'activité touristique n'a pas enregistré de progrès appréciables pendant la décennie écoulée, il convient de signaler les deux petits États insulaires du Pacifique, Kiribati et les Îles Salomon.

À **Kiribati**, où la contribution du tourisme à l'économie d'exportation est toujours restée inférieure à 10 %, et était de 6 % en 1998, les handicaps structurels d'une exiguïté et d'un éloignement extrêmes sont les facteurs primordiaux expliquant la léthargie de l'activité touristique (3 000 visiteurs en 1985, 4 000 en 1998) et la place peu importante du secteur parmi les sources de recettes en devises. Le fait que les exportations de coprah étaient trois fois plus importantes que les exportations de services touristiques en 1998 (près de quatre fois plus importantes en 1985) montre à quel point il peut être difficile pour les activités économiques modernes de l'emporter sur l'économie traditionnelle en présence des handicaps structurels insurmontables qu'entraîne l'"insularité".

Aux **Îles Salomon** où l'instabilité politique a paralysé le tourisme en 2000, l'activité du secteur n'a guère progressé (avec un gain de 4 000 visiteurs par an seulement) entre 1985 et 1998. Le pays possède, toutefois, des atouts culturels et naturels qui devraient stimuler le développement du tourisme et lui permettre, en théorie, d'atteindre des résultats égaux à ceux de Vanuatu. À l'heure actuelle, le tourisme dans les Îles Salomon ne représente que 3 % seulement des exportations totales.

Parmi les PMA dans lesquels le secteur du tourisme est moins prépondérant mais qui font état de progrès dans leur activité touristique, le Bangladesh, l'Éthiopie et le Myanmar occupent une place à part : dans ces pays, si le tourisme n'a pas une part importante dans les exportations totales, ce n'est pas en raison de la "petite taille" du secteur (chacun d'eux reçoit plus de 100 000 visiteurs par an), mais par suite de la diversification de l'économie. Dans ces PMA, quatre ou cinq secteurs économiques au moins l'emportent sur le tourisme comme sources de recettes en devises. Ces trois pays sont parmi les quatre PMA le plus peuplés et ont enregistré

un développement considérable de leurs industries manufacturières de leur secteur des services et de leur secteur primaire, respectivement.

Enfin, il convient de noter qu'en Sierra Leone, les activités liées au tourisme international avaient enregistré des résultats remarquables entre le milieu des années 80 et le milieu des années 90, avant la guerre civile qui a provoqué un fléchissement de l'activité économique et l'effondrement de l'industrie du tourisme.

Cet aperçu général du développement du tourisme révèle la grande diversité des situations observées entre les différents PMA quant aux résultats et au potentiel touristiques. Il montre aussi que cette diversité est étroitement liée à des caractéristiques structurelles, en particulier aux handicaps matériels et économiques et à la vulnérabilité aux chocs extérieurs.

Annexe 2

Activité touristique et appartenance à la catégorie des pays les moins avancés

Depuis que la catégorie des pays les moins avancés a été créée en 1971, seul un pays, le Botswana, en est sorti. Depuis 1994, le retrait de quatre autres pays - Cap-Vert, Maldives, Samoa et Vanuatu - a été envisagé. Compte tenu de la méthodologie et des critères que l'ONU applique pour réviser périodiquement la liste des PMA et du poids important de l'activité touristique dans l'économie de ces cinq pays, force est de constater que le tourisme international peut jouer un rôle prépondérant dans la radiation d'un pays. Comme le montre le cas du Sénégal, le tourisme peut aussi être un secteur important dans les nouveaux PMA.

Au **Botswana**, où le nombre annuel d'entrées de touristes internationaux a augmenté de plus de 400 000 entre 1985 et 1995, l'activité touristique a grandement contribué à l'évolution socioéconomique (croissance des revenus, progrès social, diversification économique) qui a débouché sur le retrait de ce pays de la catégorie des PMA en 1994.

Lorsque la liste des PMA a été examinée en 1997 et 2000, le **Cap-Vert** a été considéré comme un candidat à la radiation car le revenu par habitant y dépassait systématiquement le seuil retenu (soit 900 dollars en 1997 et 1 035 dollars en 2000). Cette prospérité relative était due à l'impact positif de l'aide étrangère sur l'économie et au développement rapide du secteur touristique. Plus de la moitié des exportations du pays sont directement liées au tourisme international (transport aérien, secteur de l'hôtellerie, de la restauration et des cafés). Pour autant, le Comité des politiques du développement et le Conseil économique et social de l'ONU n'ont pas recommandé de radier le Cap-Vert avec effet immédiat en 2000, en raison de l'importance que revêt l'aide étrangère pour l'économie de ce pays et du risque réel de voir les progrès socioéconomiques accomplis remis en cause par le retrait des concessions accordées aux PMA.

Le cas des **Maldives**, où les secteurs du tourisme et du transport aérien représentent les trois quarts des exportations, sera réexaminé par le Conseil économique et social en 2001. Il démontre encore mieux la contribution qu'un secteur en expansion rapide peut apporter à l'amélioration de la situation socioéconomique générale d'un pays et les incidences inévitables de la richesse ainsi créée sur l'appartenance à une catégorie de pays bénéficiant de concessions maximales. Lorsqu'il a examiné la liste des PMA, en 2000, le Comité des politiques du développement a constaté que les Maldives remplissaient deux critères de radiation - revenu par habitant et indicateur composite de la qualité de vie. En outre, les exportations de biens et de services étaient peu instables, même si l'économie du pays était jugée vulnérable (indice de vulnérabilité économique), essentiellement en raison de la petite taille de l'archipel. Le développement du tourisme est, de loin, le facteur le plus important expliquant la prospérité relative des Maldives et sa croissance soutenue dans les années 90.

La question des progrès économiques enregistrés par le **Samoa** et de leurs incidences sur le retrait éventuel de ce pays a été évoquée pour la première fois en 1997, l'ONU ayant constaté que deux critères de radiation - revenu par habitant et indicateur composite de la qualité de vie - étaient remplis. Au cours des 10 dernières années, le tourisme international est devenu la première source de recettes en devises et le secteur qui a eu les plus fortes retombées socioéconomiques. Même si deux autres sources de valeur ajoutée (existence d'une activité

industrielle hautement spécialisée et essor du secteur financier offshore) expliquent aussi l'augmentation de la richesse, l'activité touristique était pour beaucoup dans la décision prise, en 1997, de radier le Samoa de la liste des PMA trois ans plus tard. Lors de l'examen de 2000, le retrait du pays n'a pas été confirmé, mais celui-ci reste un cas limite car le secteur touristique continue de prospérer.

Vanuatu est également un cas intéressant. En 1994, ce pays devait être radié trois ans plus tard de la liste des PMA. En 1997, son retrait avec effet immédiat avait été recommandé, mais n'avait pas été entériné, l'Assemblée générale ayant décidé que la question devrait être réexaminée en 2000 compte tenu de la vulnérabilité du pays. Lors de l'examen de 2000, le Comité des politiques du développement a constaté que Vanuatu ne remplissait pas deux critères de radiation – la qualité de vie et la vulnérabilité économique. Il a donc retiré Vanuatu de la liste des pays à radier, lesquels doivent remplir deux critères sur les trois retenus par l'ONU. Or, ce pays n'en remplissait qu'un seul, à savoir celui du revenu par habitant, qui dépassait le seuil fixé. Une analyse de l'évolution de la structure économique de Vanuatu au cours des 10 dernières années montre que les progrès économiques reflétés par les chiffres du revenu national sont presque entièrement dus au développement du secteur des services internationaux et en particulier à l'amélioration sensible des résultats du tourisme international.

Le cas du **Sénégal** peut aussi être interprété en tenant compte de l'évolution du secteur touristique dans ce pays. Même si elles ont joué un rôle important dans l'économie sénégalaise entre le milieu des années 80 et celui des années 90, les activités touristiques n'ont pas beaucoup progressé pendant cette période. Dans la deuxième moitié des années 90, le développement du tourisme s'est accéléré au Sénégal, grâce à l'entrée de plus de 100 000 visiteurs supplémentaires pendant les années considérées. Mais, si les résultats du tourisme s'amélioraient, le secteur agricole était dans le même temps très instable. Compte tenu des circonstances, le tourisme n'a pas pu soutenir le développement économique, l'instabilité du secteur rural entraînant un recul socioéconomique général qui a fait que, lors de l'examen de 2000, le pays remplissait tous les critères pour être inclus dans la liste des PMA.

Dans l'ensemble, il est important de noter que tous les pays qui sont sortis ou qui auraient pu sortir de la catégorie des PMA (c'est-à-dire un État africain et quatre petits États insulaires) le doivent dans une large mesure aux progrès socioéconomiques réalisés grâce au développement du tourisme. Une des raisons fondamentales de cette corrélation - parallèlement aux incidences directes (effet multiplicateur) des dépenses des touristes sur les revenus - est à chercher dans les nombreuses retombées que l'activité touristique a sur l'économie générale d'un pays en développement, car les divers services internationaux et nationaux qui accompagnent forcément le développement d'un secteur touristique florissant contribuent à accroître l'efficacité.

Annexe 3

Services de transport aérien

Tendances et caractéristiques de la participation des PMA aux transports aériens

Les vols internationaux à destination des PMA ont augmenté de 31,1 % entre 1995 et 1999, passant de 10 538 millions à 13 823 millions de kilomètres-passagers (voir tableau 1 ci-dessous). Bien que faible, la part des PMA dans le trafic aérien mondial est passée de 0,53 % à 0,59 % pendant la même période. Le Myanmar, les Maldives, le Yémen et le Malawi ont vu leur part de kilomètres-passagers internationaux plus que doubler. Les autres pays dont la part a fortement augmenté pendant cette période ont été : la Guinée, l'Ouganda, le Cap-Vert, Madagascar, la République démocratique populaire lao et Sao Tomé-et-Principe. Certains pays toutefois ont vu leur trafic décroître, à cause d'une situation de crise essentiellement. Il s'agissait des Îles Salomon, de l'Angola, de l'Afghanistan et du Lesotho.

La plupart des pays qui ont enregistré une forte croissance dans le domaine du transport aérien sont en même temps ceux où le tourisme se développe le plus. C'est le cas du Myanmar, de la République démocratique populaire lao, de la Guinée, du Cap-Vert, de l'Ouganda et de Madagascar. Certains PMA, comme l'Éthiopie et le Bangladesh, sont des plaques tournantes régionales dont la croissance est due au développement des liaisons aériennes avec les pays voisins. D'autres, où l'accroissement du trafic aérien a été parmi les plus élevés en termes de volume, mais non de croissance, sont des destinations prisées, comme les Maldives, qui connaissent un succès durable.

Il est intéressant de noter que bien que les vols internationaux aient progressé plus rapidement (31,1 %) que les vols intérieurs (15 %) pendant la période 1995-1999 au niveau régional, l'inverse est également vrai dans un certain nombre de pays. Parmi les pays où le volume du transport aérien exprimé en kilomètres-passagers a connu un accroissement considérable dû aux vols intérieurs et non aux vols internationaux figurent notamment l'Ouganda, le Mozambique, la République démocratique populaire lao, les Îles Salomon (où la progression des vols intérieurs a même compensé la diminution des vols internationaux), Sao Tomé-et-Principe et les Comores.

Les pays où le trafic intérieur a progressé fortement à l'instar du trafic international sont notamment le Burundi, les Maldives et le Malawi. Peut-être faut-il y voir le résultat d'un développement dynamique du tourisme favorisant une diversification intérieure du transport aérien, étant donné que dans huit PMA, la part des vols intérieurs est plus importante que celle des vols internationaux dans le trafic aérien total. Il s'agit souvent des destinations touristiques les plus importantes, notamment de la République-Unie de Tanzanie, de l'Ouganda et des Îles Salomon (voir tableau 1).

Tableau 1

Pays où la part des vols intérieurs dépasse celle des vols internationaux

Pays	Myanmar	République démocratique populaire lao	Sao Tomé-et-Principe	Mozambique	Ouganda	Îles Salomon	Angola	République-Unie de Tanzanie
Vols intérieurs/vols internationaux	1,33	1,30	1,06	0,90	0,80	0,70	0,68	0,53

Source : OACI, "Le monde de l'aviation civile, 1998-2001".

Le transport aérien est en essor constant dans tous les PMA, à l'exception de ceux où l'instabilité politique met en péril la sécurité, comme l'Angola, l'Afghanistan et le Lesotho, et de deux autres, la Mauritanie et la République-Unie de Tanzanie, qui ont enregistré une légère baisse d'activité dans ce secteur au cours de la période considérée. Le transport aérien est donc très sensible à la situation régnant dans les pays destinataires et à la demande. L'allocation des ressources y est également très efficace, comme en témoigne l'étroite correspondance que l'on observe dans la répartition régionale entre les kilomètres parcourus et les passagers transportés par les aéronefs dans le monde entier (voir tableau 2), encore que les données par région puissent recouvrir des disparités d'un pays à l'autre.

Tableau 2

Répartition régionale du trafic aérien : kilomètres parcourus et passagers transportés - 1998

	Kilomètres parcourus (%)	Passagers transportés dans le monde entier (%)	Coefficient de remplissage des aéronefs
Europe	41,9	47,6	71
Afrique	3,7	3,5	62
Moyen-Orient	4,2	4,8	66
Asie et Pacifique	22,2	22,2	68
Amérique du Nord	20,3	15,8	72
Amérique latine et Caraïbes	7,6	6,2	63

Source : OACI, "Le monde de l'aviation civile, 1998-2001".

Les PMA accroissent leur part du trafic aérien mondial à mesure qu'ils deviennent des destinations touristiques prisées et que l'élévation des revenus favorise le développement du tourisme au sein de leur population. Chose surprenante, c'est le cas de bon nombre de ces pays où le montant des dépenses en billets d'avion et autres dépenses effectuées par les touristes est supérieur aux recettes enregistrées (voir tableau 3).

Tableau 3

PMA où les dépenses de tourisme (Tex) et les dépenses en billets d'avion (Fex) sont supérieures aux recettes de tourisme (Ti) ou aux recettes en billets d'avion (Fi)

	Tex/Ti		Fex/Fi
Burundi	12,00	Angola	27,00
Angola	7,78	Samoa	8,00
République démocratique du Congo	6,40	République-Unie de Tanzanie	5,60
Éthiopie	4,18	Îles Salomon	4,00
Bangladesh	3,88	Ghana	3,00
Soudan	3,75	République démocratique populaire lao	3,00
Niger	1,39	Lesotho	3,00
Madagascar	1,31	République démocratique du Congo	2,13
Cap-Vert	1,20	Gambie	1,00
Ouganda	1,01		
Yémen	0,99		

Ce phénomène explique également pourquoi certains pays ont connu une plus forte croissance de leurs transports aériens que d'autres, sans pour autant enregistrer un développement dynamique du tourisme. Disposant déjà d'un marché du transport aérien qu'une meilleure exploitation pourrait transformer en source de recettes, ces pays offrent d'excellents débouchés au tourisme.

Tableau 4

Pays où les vols intérieurs représentent une part importante du trafic aérien

Pays	Accroissement en termes de kilomètres-passagers entre 1995 et 1999	Part des vols internationaux (en %)	Part des vols intérieurs (en %)
Ouganda	252,8	0,37	0,63
Mozambique	35,1	-0,02	1,02
République démocratique populaire lao	30	0,48	0,52
Îles Salomon	10,7	-0,69	1,69
Sao Tomé-et-Principe	4,3	0,49	0,51
Comores	-3,3	0,24	0,76

Les perspectives économiques et l'activité des destinations touristiques dépendent beaucoup des liaisons aériennes qui existent entre les pays générateurs de tourisme et les pays de destination, ainsi que des conditions d'exploitation de ces liaisons (prix, fréquence, temps de vol, etc.). À de rares exceptions près, les compagnies aériennes nationales des PMA sont très faibles en raison de la vétusté de leurs aéronefs, de l'insuffisance des infrastructures d'appui à la circulation aérienne et du faible niveau de qualification des personnels. En outre, des contradictions dans la protection des compagnies nationales et le manque de cohérence entre la politique en matière de transport aérien et la politique en matière de tourisme nuisent à la compétitivité et à l'activité de ce secteur, ainsi qu'à son développement durable.

Principales questions relatives à l'activité des services de transport aérien dans les PMA

a) *Situation géographique et densité du trafic aérien*

Les PMA éloignés restent à l'écart des itinéraires aériens internationaux du fait des distances considérables qui les séparent des principaux pays générateurs de touristes. La faiblesse du trafic les désavantage également par rapport à des destinations concurrentes de la même région qui bénéficient d'un accès direct et/ou de bonnes correspondances. De ce fait, les personnes voulant se rendre dans des PMA marginalisés doivent payer leur billet d'avion plus cher que les autres voyageurs qui, à la faveur d'un trafic plus important, peuvent compter sur une concurrence plus grande entre les compagnies aériennes et profiter généralement d'une offre très différenciée de tarifs bon marché dans la même classe. Ces deux facteurs conjugués n'encouragent généralement pas les touristes à se rendre dans des PMA géographiquement éloignés.

b) Problèmes intérieurs

Sur le plan intérieur, les PMA se trouvent principalement confrontés aux problèmes ci-après qui entravent le fonctionnement de leurs services de transport aérien, à savoir :

a) de sérieuses carences, aussi bien quantitatives que qualitatives, des infrastructures (aéroports, systèmes de contrôle de la circulation aérienne), dues essentiellement au fait que leur mise en place exige énormément de capitaux, de technologie et de compétences, dont les PMA sont démunis; b) des contraintes financières : les restrictions généralisées et sévères des dépenses publiques empêchent d'effectuer les investissements nécessaires non seulement dans l'infrastructure, mais aussi dans les compagnies nationales (publiques) qui ont besoin de se moderniser et de progresser continuellement pour s'adapter à l'évolution du marché international; c) l'absence de cohérence entre politique du transport aérien et politique du tourisme : sur le plan réglementaire, les gouvernements se heurtent souvent à des contradictions entre les différentes priorités de la politique des transports aériens, à savoir notamment entre la protection et le soutien des compagnies nationales (qui sont le plus souvent un monopole d'État) et l'utilisation des droits de trafic aérien comme instruments de négociation dans les discussions internationales; d) l'assouplissement nécessaire de la réglementation du trafic intérieur pour accroître la concurrence et l'efficacité et pour réduire les prix. Même s'ils optent pour une telle politique, les PMA ne sont pas financièrement en mesure d'évaluer l'incidence des différentes possibilités d'action et de gérer l'évolution consécutive.

c) Politiques et mécanismes de coopération propres à favoriser le développement des services de transport aérien

La coopération régionale entre pays en développement offre aux PMA de très vastes possibilités de remédier rapidement et durablement aux insuffisances de l'offre de services de transport aérien. Par exemple, les PMA pourraient s'appuyer sur la libéralisation de ces services ainsi que de l'accès au marché du transport aérien, dans le cadre de politiques régionales de "ciel ouvert"¹ entre les membres de dispositifs d'intégration, pour surmonter les difficultés qu'ils éprouvent à améliorer leur accès au marché du transport aérien. Les PMA membres de l'ANASE ont su tirer parti de plates-formes aéroportuaires régionales telles que Singapour, la Malaisie, l'Indonésie et la Thaïlande pour pallier la faiblesse de leur trafic aérien et assurer de bonnes correspondances. Les PMA d'Afrique pourraient eux aussi surmonter des difficultés analogues en élargissant la libéralisation de leurs services de transport aérien dans le cadre de tous les accords d'intégration dont ils sont membres. Des résultats positifs ont pu être obtenus grâce à la libéralisation des transports entre les pays membres de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) et à la mise en œuvre de la "Déclaration de Yamoussoukro" (avril 1997) signée par six pays africains, à savoir le Cap-Vert, le Ghana, la Guinée-Bissau,

¹ Une politique de "ciel ouvert" comprend fondamentalement les éléments suivants : libre accès à la totalité des itinéraires; absence de restrictions concernant les capacités et les fréquences sur tous les itinéraires; absence de restrictions à l'accès aux marchés internationaux; suppression des restrictions concernant les vols affrétés; libéralisation des règles concernant le transport aérien de marchandises; absence de restrictions concernant la conversion des recettes en devises et leur rapatriement; accord de partage de codes; possibilité pour les transporteurs d'assurer leurs propres services au sol à l'étranger; absence de restrictions en matière d'alliance entre transporteurs; accès non discriminatoire aux SRI/GDS.

la Sierra Leone, le Nigéria et la Gambie. Les parties signataires de cette déclaration se sont engagées à appliquer entre elles une politique de "ciel ouvert". Les PMA pourraient également tirer parti d'autres arrangements préférentiels tels que l'APEC et les avantages accordés par l'Union européenne aux pays ACP.

Les enseignements² tirés de la mise en œuvre de stratégies relatives aux services de transport aérien dans bon nombre de pays en développement font entrevoir plusieurs solutions possibles auxquelles les PMA pourraient réfléchir. Celles-ci peuvent varier selon le contexte et les marchés des PMA dans les différentes régions.

1. Compagnies aériennes

Coopération/association avec des compagnies étrangères

Il existe plusieurs formes d'association avec des compagnies étrangères, à savoir notamment : a) la conclusion d'une alliance régionale pour la recherche de formes plus élaborées de coopération et d'association avec des compagnies étrangères. Elle consiste à mettre en commun les ressources des compagnies de pays voisins, de manière à accroître le volume et la densité du trafic aérien; b) l'entrée dans des alliances mondiales. Cette formule s'adresse plutôt aux compagnies qui desservent de grands marchés intérieurs ou qui ont déjà mis en place un important réseau régional ou un réseau long-courrier international et qui sont de ce fait des partenaires plus attrayants pour les autres membres de l'alliance tout en ayant plus de poids dans les négociations avec des partenaires de plus grande taille. Cette formule paraît très intéressante pour les PMA de la région Asie-Pacifique et d'Afrique qui souhaitent profiter de la part de marché des partenaires plus puissants, comme Singapour, la Malaisie et la Thaïlande au sein de l'ANASE, et l'Afrique du Sud et Maurice au sein de la Communauté de développement de l'Afrique australe; c) l'association avec de grandes compagnies internationales. Cette formule pourrait présenter un grand intérêt pour les PMA où le tourisme est déjà très développé. Les petites compagnies sont intéressantes pour les grandes qui exploitent un vaste réseau, parce qu'elles alimentent leurs aéroports pivots, mais elles sont parfois trop petites pour devenir membres à part entière des grandes alliances.

La stratégie des aéroports pivots

Les compagnies aériennes des PMA pourraient s'appuyer sur les aéroports pivots qui existent en Afrique et dans la région Asie-Pacifique pour améliorer leur accès au transport aérien dans le cadre d'accords régionaux et sous-régionaux tels que l'ANASE et la SADC. S'agissant de plates-formes multiples comme celles de la sous-région de l'ANASE, les PMA membres pourraient y trouver la possibilité d'établir de meilleures liaisons avec les compagnies aériennes long-courriers et leurs compagnies nationales. Sur le plan économique, cette solution est plus facile à mettre en œuvre que la précédente étant donné que les distances à parcourir sont plus courtes et que les besoins en capital, en aéronefs et en personnel sont proportionnellement moins importants. Lorsque les aéroports pivots sont soutenus par des politiques de "ciel ouvert", les chances de succès augmentent de façon exponentielle.

² Voir Notes du secrétariat de la CNUCED pour la Réunion d'experts sur le tourisme (8-10 juin 1998) (TD/B/COM.1/EM.6/2), et pour la Réunion d'experts sur les services de transport aérien (21-23 juin 1999) (TD/COM.1/EM.9/2).

2. *Politiques intérieures*

Le volet "politique intérieure" des stratégies de développement des services de transport aérien devrait comprendre des mesures que les gouvernements des PMA pourraient appliquer pour créer un environnement porteur afin d'assurer la cohérence et la convergence de la politique du tourisme et de la politique des transports aériens. Cela implique une double démarche. La première pourrait avoir pour but d'apporter des changements à la législation interne, et notamment d'assouplir la réglementation en vue d'élargir l'accès aux marchés, de lever les restrictions en matière d'itinéraires et d'autoriser la concurrence sur quelques-uns ou la totalité d'entre eux, enfin, d'abolir ou d'assouplir les mesures de contrôle des prix. L'entreprise de libéralisation du trafic aérien intérieur pourrait être menée par les PMA agissant de façon autonome ou en tant que parties à des négociations internationales telles que des accords de "ciel ouvert". La seconde démarche consisterait à renforcer les compagnies nationales et à promouvoir l'investissement dans l'infrastructure des transports aériens. Ces mesures pourraient s'inscrire aussi bien dans le plan directeur pour le développement des transports que dans celui relatif au développement du tourisme. Il pourrait s'agir notamment de formules viables et de directives clairement définies visant à favoriser les investissements par un financement multilatéral, l'affectation à ce secteur de ressources budgétaires nationales, et de recettes fiscales comme celles provenant du tourisme et des taxes aéroportuaires, et la privatisation de certains services, y compris les compagnies aériennes.

3. *Politiques internationales*

Les modifications apportées à la réglementation internationale du transport aérien pourraient comprendre un certain nombre d'initiatives concernant les vols internationaux auxquelles les gouvernements des PMA pourraient réfléchir, notamment dans le cadre de négociations bilatérales et régionales. Il s'agirait en particulier : a) de promouvoir les vols affrétés internationaux, qui pourraient être une formule viable pour les PMA les plus marginalisés. Certains PMA, comme les Maldives, y ont recours pour compléter la couverture des vols de ligne; b) de conclure des accords internationaux en vue de renforcer les compagnies nationales. Les PMA dont les compagnies nationales n'ont pas suffisamment de ressources humaines ou d'aéronefs peuvent passer un accord avec un autre pays en vue d'en recevoir une aide pour renforcer leur compagnie nationale. Les compagnies aériennes de l'autre pays fonctionnent sous le pavillon du pays bénéficiaire, tout en utilisant leurs propres équipages et appareils. L'idéal serait que cette mesure ait un caractère temporaire et permette à la compagnie nationale de moderniser sa flotte et de se charger de la mise en valeur de ses propres ressources humaines; c) de rationaliser la politique du transport aérien. Cette possibilité s'offre à tous les PMA dans le cadre des régimes d'intégration auxquels ils adhèrent; d) d'appliquer une politique de "ciel ouvert". Celle-ci constitue en effet un excellent complément à toutes les mesures précédentes; et e) de faire en sorte que les PMA participent activement aux négociations 2000 dans le cadre de l'AGCS en vue d'assurer l'application effective des dispositions des articles IV et XIX de l'AGCS et d'accroître ainsi leur participation au tourisme international. Les PMA devraient, à cette fin, définir clairement leurs intérêts nationaux et leurs objectifs en matière de développement, ainsi que les oppositions éventuelles entre leurs intérêts commerciaux et leurs préoccupations, en vue de mettre en place un tourisme économiquement, socialement et écologiquement viable.

Le transport aérien dans les PMA (en millions de kilomètres-passagers)

Pays	Trafic total 1995	Trafic total 1999	Trafic international 1995	Trafic international 1999	Trafic intérieur 1995	Trafic intérieur 1999
Afghanistan	276,3	129,3	201,5	89,5	74,8	39,8
Angola	833	597,4	625	354,6	208	242,8
Bangladesh	3 057,9	3 515,3	2 968,9	3 447,8	89	67,5
Bénin	222,8	235	222,8	235	0	0
Bhoutan	39,7	41,3	39,7	41,3	0	0
Burkina Faso	256,3	269,2	247,8	263,9	8,5	5,3
Burundi	2	2	1,7		0,3	2
Cap-Vert	181,6	333,9	152,3	287,4	29,3	46,5
République centrafricaine	222,8	235	222,8	235	0	0
Tchad	230,6	235	224,3	235	6,3	0
Comores	3,3		0,8		2,5	0
Guinée équatoriale	7,4		7,4		0	0
Éthiopie	1 795,6	2 485	1 681,2	2 358,1	114,4	126,9
Guinée	52	94,4	48	94,4	4	0
Guinée-Bissau	10		6		4	0
Kiribati	10,4		6,2		4,2	0
République démocratique populaire Lao	48,1	78,1	19,5	34	28,6	44,1
Lesotho	7,9	0,5	7,1	0,5	0,8	0
Madagascar	630,6	1 036,7	471,4	840,9	159,2	195,8
Malawi	110,4	223,8	75	150	35,4	73,8
Maldives	71,4	501,4	66,7	470,4	4,7	31
Mali	222,8	235	222,8	235	0	0
Mauritanie	301,2	290,4	247	255,1	54,2	35,3

Pays	Trafic total 1995	Trafic total 1999	Trafic international 1995	Trafic international 1999	Trafic intérieur 1995	Trafic intérieur 1999
Mozambique	290,4	325,5	171,5	170,9	118,9	154,6
Myanmar	147,2	355	14,9	152,5	132,3	202,5
Népal	855,6	1 023,1	805	1 004,2	50,6	18,9
Niger	222,8	235	222,8	235	0	0
Rwanda					0	0
Samoa		243,5		241,8	0	1,7
Sao Tomé-et-Principe	8,5	12,8	4,1	6,2	4,4	6,6
Sierra Leone	22,5	30,4	22,5	30,4	0	0
Îles Salomon	69,5	80,2	54,7	47,3	14,8	32,9
Soudan	680,5	693	516,3	588,3	164,2	104,7
Togo	222,8	235	222,8	235	0	0
Ouganda	103,3	356,1	103,3	197,9	0	158,2
République-Unie de Tanzanie	189	176,4	106,7	115,2	82,3	61,2
Vanuatu	146,5	178,3	146,5	178,3	0	0
Yémen	485,8	1 031,3	381,1	959,7	104,7	71,6
Zambie		34		32,4	0	1,6
TOTAL	12 038,5	15 514,3	10 538,1	13 823	1 500,4	1 725,3
Taux de croissance simple 99/95		29 %		31 %		15 %

Source : OACI.
