



## **DIXIÈME SESSION DE LA DIVISION DES STATISTIQUES**

**Montréal, 23 – 27 novembre 2009**

### **Point 1 : Statistiques de l'aviation civile — Classification et définitions de l'OACI**

#### **PORTÉE DU PROGRAMME STATISTIQUE DE L'OACI ET ACTIVITÉS CONNEXES**

(Note présentée par le Secrétariat)

##### **SOMMAIRE**

L'objet de la présente note est de donner une description du programme statistique de l'OACI et de son utilisation pour réaliser les activités de prévision et d'analyse économique développées par l'Organisation.

La suite à donner par la Division figure au paragraphe 5.

### **1. INTRODUCTION**

1.1 La nécessité de statistiques de l'aviation complètes, détaillées et fiables est reconnue par la Convention de Chicago de 1944 et l'article 67<sup>1</sup> définit le mandat de l'OACI de recevoir, et donc de recueillir, des données provenant de chaque État contractant. Parallèlement, l'article 54 stipule que le Conseil doit demander, réunir, examiner et publier des renseignements relatifs à l'exploitation des services aériens internationaux, tandis que l'article 55 stipule que le Conseil peut mener des recherches sur tous les aspects du transport aérien qui sont d'importance internationale et communiquer les résultats de ses recherches aux États contractants.

1.2 En plus de ces dispositions de la Convention de Chicago, il est question du programme statistique de l'OACI dans l'Appendice B de la Résolution A36-15 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*. Plus précisément, il est demandé au Conseil, entre autres, d'examiner périodiquement les statistiques (« statistiques d'exploitation des entreprises de transport aérien ») recueillies par l'OACI, de manière à répondre plus efficacement aux besoins de l'Organisation et de ses États contractants, et d'établir les paramètres nécessaires pour contrôler les performances de l'Organisation en vue de répondre à ses Objectifs stratégiques, en ce qui concerne notamment la sécurité, l'efficacité et l'environnement.

---

<sup>1</sup> Chaque État contractant s'engage à ce que ses entreprises de transport aérien international communiquent au Conseil, conformément aux règles établies par celui-ci, des rapports sur leur trafic, des statistiques sur leur prix de revient et des états financiers indiquant, notamment, le montant et la source de tous leurs revenus.

## 2. COLLECTE ET DIFFUSION DES STATISTIQUES

### 2.1 Administration et gestion du programme

2.1.1 Le programme statistique ordinaire de l'OACI est établi et administré par le Conseil, dont l'autorisation est requise pour toute modification dans la structure et le contenu du programme. Généralement, les modifications à apporter au programme, qu'il s'agisse d'additions, de suppressions ou d'autres ajustements, sont examinées périodiquement par le Conseil sur recommandation de son organe auxiliaire, le Comité du transport aérien (ATC). Le Comité fait ses recommandations en tenant compte des propositions de deux organes consultatifs sur les questions statistiques — la Division des statistiques et le Groupe d'experts en statistiques.

2.1.2 Tous les États contractants sont invités à participer aux sessions de la Division des statistiques, convoquées pour examiner le programme statistique dans son ensemble et faire des recommandations à son sujet. La dixième session de la Division des statistiques (STA/10), qui se tiendra au siège de l'OACI, à Montréal, du 23 au 27 novembre 2009, procédera à un examen complet du programme statistique actuel en vue de soumettre des recommandations au Conseil, en tenant compte des conclusions de la quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques (STAP/14), qui a eu lieu en mars 2009.

2.1.3 Ayant noté le niveau de mise en œuvre des recommandations de STA/9, la réunion STAP/14 a examiné le programme statistique et constaté que des événements, tant au sein de l'Organisation que dans le monde en général, nécessitaient la révision des besoins de l'Organisation en matière de données. Les ajustements recommandés par STAP/14 incluent des améliorations dans les collectes, l'analyse et la diffusion existantes de données au moyen d'une participation active des États contractants, d'une coopération et d'une coordination avec d'autres organisations, de l'adoption de nouvelles classifications et définitions de l'OACI, ainsi que de nouvelles collectes de données.

2.1.4 La gestion efficace du programme statistique est rendue possible par l'étude régulière des besoins des usagers et des possibilités de chaque fournisseur, ce qui aide le Conseil à apporter au programme les ajustements que l'évolution des circonstances rend nécessaires. Cette fonction comprend la collecte, le traitement, l'analyse, l'estimation et la diffusion à temps des données d'aviation civile relatives aux transporteurs commerciaux, aéroports, services de navigation aérienne et aéronefs civils immatriculés.

#### 2.1.1 Contenu du programme statistique actuel

2.2.1 Des statistiques des **transporteurs aériens commerciaux** (c.-à-d. des entreprises de transport aérien régulier et des exploitants non réguliers) sont recueillies dans plusieurs domaines, avec une portée et une fréquence qui varient selon la taille de l'exploitant (en termes de trafic ou de flotte) et les types de services fournis. Les données suivantes, recueillies pour les transporteurs aériens commerciaux, sont disponibles en ligne :

**Trafic** : Ces statistiques, recueillies mensuellement ou annuellement sur le Formulaire A, selon la taille du transporteur, apportent des mesures de l'activité aérienne et du trafic de passagers, de fret et de poste, tant pour les services réguliers que pour les activités de transport non régulier d'un transporteur aérien. Le Formulaire A-S, similaire au Formulaire A, recueille les données globales de trafic et de capacité de l'ensemble des transporteurs aériens commerciaux, produites par les transporteurs aériens d'un État. Le but principal du Formulaire A-S est de saisir des renseignements opérationnels supplémentaires, se rapportant en particulier aux kilomètres parcourus, aux départs et aux heures de vol

des aéronefs. Ces données sont importantes lorsqu'il s'agit d'évaluer les besoins en matière d'espace aérien, d'aéroports et de systèmes de navigation aérienne et les taux d'accidents d'aviation.

**Flotte et personnel** : Les données annuelles recueillies sur le Formulaire D concernent le nombre, la capacité et l'utilisation pour chaque type d'aéronef de la flotte du transporteur aérien et les dépenses de personnel, par catégorie.

**Données financières** : Il est rendu compte annuellement des recettes et des dépenses d'exploitation des transporteurs aériens ainsi que de leur actif et de leur passif au moyen du Formulaire EF.

**Courants de trafic**. Deux séries de statistiques de courants de trafic sont recueillies en ce qui concerne les services réguliers internationaux des transporteurs aériens, à savoir : Origine et destination par vol (Formulaire B), trimestriellement, et Trafic par étapes (Formulaire C), annuellement.

2.2.2 Pour les **aéroports internationaux**, sélectionnés par les États selon une formule établie, des statistiques de trafic mensuelles sont recueillies dans des comptes rendus trimestriels (Formulaire I). Les données recueillies au moyen du Formulaire I sont limitées aux principaux aéroports internationaux d'un État, donc elles ne couvrent pas l'ensemble du système aéroportuaire. Par conséquent, des données sommaires de trafic d'aéroport pour tous les aéroports d'un État sont recueillies au moyen du Formulaire I-S. Parallèlement, des données financières d'aéroport (recettes, dépenses, montant net des investissements) sont communiquées sur le Formulaire J.

2.2.3 Les données financières se rapportant aux **services de navigation aérienne** (recettes, dépenses, montant net des investissements) sont recueillies annuellement au moyen du Formulaire K. Des statistiques de trafic correspondantes, relatives au nombre de vols traversant une région d'information de vol ou une région supérieure d'information de vol (FIR/UIR), sont recueillies au moyen du Formulaire L.

2.2.4 Dans le Formulaire H, les États contractants rendent compte du nombre **d'aéronefs civils immatriculés** par eux au 31 décembre de chaque année, et cela depuis 1961.

2.2.5 Il est à noter que depuis septembre 2002 l'OACI a mis en œuvre le système de base de données statistiques intégrée (ISDB) afin de collecter, traiter et diffuser plus efficacement toutes les statistiques d'aviation communiquées par les États contractants dans le cadre du programme statistique de l'OACI. La nouvelle base de données étant accessible à partir du web, les États contractants de l'OACI et les organisations régionales peuvent accéder par l'Internet aux données qu'elle contient, au moyen d'un navigateur standard. Il y a des possibilités d'achat sur demande de ces données par des tiers.

### 3. **LE PROGRAMME STATISTIQUE : L'OUTIL NÉCESSAIRE POUR LES ANALYSES ÉCONOMIQUES ET LES ACTIVITÉS DE PRÉVISION DE L'OACI**

#### 3.1 **Activités d'analyse économique**

3.1.1 Le programme statistique fournit les données d'exposition relatives au trafic nécessaires pour établir des indicateurs de niveau des tendances en rapport avec la sécurité, l'efficacité et la protection de l'environnement, lesquels sont requis pour gérer le développement durable des activités d'aviation civile. En plus de l'analyse de sécurité réalisée par croisements avec des bases de données extérieures et intérieures, telles la base de données du Centre de coordination européen pour les systèmes de compte rendu d'incidents de l'aviation (ECCAIRS) et celle du Programme universel d'audits de

supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI, les statistiques constituent aussi la base de toute étude économique particulière, en fonction des besoins. La fourniture d'éléments d'orientation aux États sur l'analyse coûts-avantages et les analyses de rentabilité (*business cases*) pour la planification et la mise en œuvre de systèmes de navigation aérienne et systèmes connexes, y compris les systèmes de communications, navigation, surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM), est un exemple type de la sorte d'utilisation qui peut être faite des statistiques. En conformité avec l'Appendice G à la Résolution A36-15 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*, les activités d'analyse économique de l'OACI produisent aussi des études périodiques sur les différences régionales dans l'économie d'exploitation des transporteurs aériens internationaux en vue d'aider les États dans l'évaluation de l'impact de changements dans la réglementation. Ces études sont utilisées aussi à l'appui de la planification environnementale, pour évaluer l'efficacité de la mise en œuvre de mesures relatives aux Objectifs stratégiques et appuyer la ventilation des recettes passagers provenant de voyages intercompagnies, ce qui est utile car cela sera utilisé par tous les membres de l'Association du transport aérien international (IATA).

### 3.2 Activités de prévision

3.2.1 Des prévisions de transport aérien sont nécessaires pour la plupart des analyses et des applications de planification relatives à l'aviation civile. Les activités de prévision actuelles de l'OACI sont régies par l'Appendice C de la Résolution A36-15 — *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*. En conformité avec cette résolution et les résolutions pertinentes antérieures, le Secrétariat élabore maintenant des prévisions mondiales et régionales à long terme et à moyen terme de trafic passagers et de trafic de fret par région d'immatriculation des compagnies aériennes, ainsi que des prévisions de trafic passagers pour les grands groupes de routes et des prévisions de mouvements aériens mondiaux. Un élément crucial dans la réalisation de toutes activités de prévision est la disponibilité des données pertinentes, et l'OACI est en position unique à cet égard, grâce à son programme statistique étendu et détaillé. Dans le contexte de ses activités de prévision, le Secrétariat appuie les groupes de prévision de trafic (TFG) régionaux dans quatre régions OACI (Afrique et océan Indien, Asie/Pacifique, Caraïbes et Amérique du Sud et Moyen-Orient) en leur fournissant des prévisions régionales de courants de trafic passagers/fret et de mouvements aériens et d'autres paramètres de planification permettant aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et aux États d'optimiser la prise de décisions comme il est envisagé dans le Plan mondial de navigation aérienne. Dans la perspective environnementale, un soutien actif est apporté également aux travaux du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), en termes d'activités de prévision et d'analyse économique.

3.2.2 Il a été procédé en 2008 à un examen des activités de prévision de l'OACI en vue d'assurer un meilleur alignement avec les Objectifs stratégiques de l'OACI et de renforcer l'intérêt des prévisions pour leurs utilisateurs. Cet examen a amené le Secrétariat à conclure qu'il existe un besoin de produire un ensemble unique de prévisions de l'OACI apportant une vision OACI harmonisée de l'avenir de l'aviation civile. Un nouveau dispositif de prévision basé sur la modélisation économétrique par une méthode ascendante (*bottom-up*) est en train d'être mis en œuvre.

3.2.3 Sur la base de ces divers extraits, l'OACI est en mesure de publier des manuels et d'autres éléments d'orientation pour aider les États dans leurs activités de statistiques d'aviation, de prévision et de planification économique.

#### **4. ASSISTANCE AUX ÉTATS CONTRACTANTS**

4.1 Plusieurs sessions de la Division des statistiques ont examiné les avantages à retirer de visites auprès des États d'experts en statistiques d'aviation, qui étudieraient les circonstances locales, détermineraient les fonctions statistiques nécessaires et fourniraient une orientation initiale aux compagnies aériennes, aux aéroports et aux fonctionnaires des administrations dans l'accomplissement de ces fonctions. Il a été reconnu notamment que de nombreux États ont besoin de formations pour le personnel et d'assistance d'experts sur courtes périodes pour l'organisation et le développement de leurs statistiques d'aviation.

4.2 Des ateliers de statistiques sont conduits par l'OACI dans les différentes régions du monde, constituant un effort systématique et continu pour améliorer la qualité des statistiques d'aviation communiquées à l'OACI. Ces ateliers informels, généralement organisés à raison de un par an, donnent à ceux qui, dans les administrations, les compagnies aériennes et les aéroports, sont responsables de la préparation de statistiques pour l'OACI une opportunité d'élaborer des solutions à des problèmes pratiques par la mise en commun de l'expérience et des idées.

4.3 Une initiative plus récente est le programme de familiarisation et de formation de courte durée appelé « formation statistique en cours d'emploi », qui se donne au siège de l'OACI. Des délégués du Brésil, de la République dominicaine, de la Roumanie et de nombreux États africains ont déjà profité de cette opportunité, offerte à tous les États contractants de l'OACI.

#### **5. SUITE À DONNER PAR LA DIVISION**

5.1 La Division est invitée à noter les renseignements que contient la présente note.