



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 30 : Autres questions de transport aérien

RAPPORT DU CONSEIL SUR LES PRÉVISIONS ET LA PLANIFICATION ÉCONOMIQUE

SOMMAIRE

La présente note rend compte des travaux de l'OACI dans le domaine des prévisions et de la planification économique depuis la 33^e session de l'Assemblée et elle présente les grandes lignes du programme des travaux futurs.

La suite proposée figure au paragraphe 6.

1. INTRODUCTION

1.1 Les activités de l'OACI dans le domaine des prévisions et de la planification économique font l'objet de l'Appendice C de la Résolution A33-19 — *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*, où il est demandé au Conseil d'une part d'établir et de tenir à jour des prévisions à long terme et à moyen terme des tendances et de l'évolution de l'aviation civile et, d'autre part, de prendre des dispositions en vue de recueillir et d'élaborer des éléments sur les méthodes de prévision à la fois pour établir ses propres prévisions et pour diffuser ces éléments aux États contractants à titre indicatif. La Résolution fait aussi état des besoins en prévisions pour la planification des systèmes de navigation aérienne et pour l'évaluation des incidences environnementales futures de l'aviation civile.

1.2 Les prévisions de trafic remplissent une fonction importante en ce qu'elles servent à déterminer à l'avance les installations et services qui seront nécessaires pour répondre à la demande de déplacements par avion ainsi que les endroits et les moments où il risque d'y avoir des encombrements de l'espace aérien et des aéroports. Elles jouent aussi un rôle spécial dans la planification d'une mise en œuvre rationnelle des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM). C'est dans ce contexte que, en 1996, le Conseil a adopté une stratégie pour l'évolution de l'activité de prévision du trafic afin de mieux appuyer la planification et la mise en œuvre des systèmes de navigation aérienne, stratégie qui s'accompagnait d'un plan d'action visant à créer des groupes de prévisions du trafic (TFG) dans toutes les régions de l'OACI.

1.3 La présente note résume les activités réalisées depuis la 33^e session de l'Assemblée en application de l'Appendice C de la Résolution A33-19 et de la stratégie du Conseil évoquée plus haut, et elle expose les grandes lignes du programme de travail du prochain triennat dans le domaine des prévisions et de la planification économique.

2. PRÉVISIONS DU TRAFIC AÉRIEN

2.1 Pendant le triennat en cours, le Secrétariat a travaillé à l'établissement d'une série de prévisions à long terme, publiée dans la Circulaire 304 de l'OACI, *Perspectives du transport aérien d'ici l'an 2015*, et trois séries de prévisions à moyen terme, dont les deux premières ont été publiées dans la Circulaire 291, *Le monde de l'aviation civile, 2001-2004*, et dans la Circulaire 299, *Le monde de l'aviation civile, 2002-2005*; la troisième série est en cours de publication dans la Circulaire xxx, *Le monde de l'aviation civile, 2003-2006*, dont une édition préliminaire sera prête pour l'Assemblée.

2.2 Les prévisions à long terme à l'horizon 2015 ont été établies au début de 2004 et portent sur le trafic régulier de passagers et de fret des compagnies aériennes pour l'ensemble du monde ainsi que par région du siège social des compagnies. Il a aussi été établi des prévisions mondiales des mouvements d'aéronefs ainsi que des prévisions du trafic passagers pour les principaux groupes de routes internationales. Pour faire ces prévisions, il a fallu procéder à des analyses en profondeur des tendances du trafic aérien et des tendances financières ainsi que des facteurs, notamment économiques, qui ont donné lieu à ces tendances dans la dernière décennie.

2.3 Des prévisions à moyen terme sur trois ans sont maintenant établies tous les ans depuis plusieurs années. Elles portent uniquement sur le trafic régulier de passagers mondial et par région du siège des compagnies. Les prévisions produites pendant le triennat ont porté sur les années 2002-2004, 2003-2005 et 2004-2006. Outre les prévisions de trafic, il a aussi été établi en termes généraux et globaux un aperçu de l'évolution de la situation financière des compagnies aériennes pour chacune de ces périodes. Comme dans le cas des prévisions à long terme, il a fallu examiner les tendances historiques du trafic, de la productivité, des prix et des finances des compagnies de même que les évolutions passées de l'économie mondiale. Pour faire ces prévisions, on a effectué des projections des facteurs économiques et des autres facteurs (p. ex. démographiques) sous-jacents.

2.4 Au titre de la stratégie évoquée au paragraphe 1.2, des groupes régionaux de prévisions du trafic (TFG) ont été constitués dans chaque région de l'OACI. La principale fonction de ces groupes est de répondre aux demandes de prévisions et d'autres données de planification économique présentées par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) correspondants. Les TFG ont essentiellement besoin de prévisions des mouvements d'aéronefs au départ, à destination et à l'intérieur de leur région, pour des groupes de routes choisis, avec des prévisions de mouvements en période de pointe ou en période chargée dans des zones à forte densité de circulation. Il est fourni des prévisions des flux de trafic par groupes de routes et par principales paires de villes, et peu à peu, pour l'ensemble de la population des paires de villes concernées.

2.5 Deux TFG régionaux existent depuis déjà longtemps, le Groupe de prévisions du trafic Atlantique Nord, créé en 1965, et le Groupe de prévisions du trafic dans la zone Asie/Pacifique, créé en 1991. Le Groupe de prévisions du trafic Caraïbes/Amérique du Sud a été mis sur pied à la fin de 1996. Les TFG des Régions Moyen-Orient et Afrique/Océan Indien ont été établis respectivement en 1997 et en 1998. Le but à long terme est que tous les TFG deviennent largement autosuffisants pour ce qui est de l'établissement de prévisions et de bilans de rentabilité, le Secrétariat veillant simplement à la coordination et à l'uniformité. Cependant, à part le TFG Atlantique Nord, qui travaille de façon

indépendante et sans intervention directe du Secrétariat depuis sa création, les quatre autres TFG ont besoin d'apports et de services du Secrétariat. On trouvera ci-après une brève description de la situation des prévisions établies par chacun de ces quatre TFG.

2.6 En 2002, le TFG de la zone Asie/Pacifique a actualisé les prévisions de mouvements d'aéronefs sur les marchés transpacifiques et intra-Asie/Pacifique pour la période 2000-2015. Il a en outre établi des prévisions à cinq ans sur le trafic passagers entre 41 grandes paires de villes au départ, à destination et à l'intérieur de la Région Asie/Pacifique. Il a analysé les prévisions de mouvements d'aéronefs pour des régions d'information de vol (FIR) sélectionnées et a actualisé les paramètres relatifs aux périodes de pointe. Le TFG Caraïbes/Amérique du Sud a révisé en 2002 les prévisions de trafic passagers et de mouvements d'aéronefs jusqu'à 2012 pour six grands groupes de routes et pour les 25 premières paires de villes de chacun de ces groupes. En 2003, le TFG Afrique/Océan Indien a établi des prévisions de trafic passagers et de mouvements d'aéronefs au départ, à destination et à l'intérieur de la Région Afrique/Océan Indien jusqu'à 2018. Le TFG de la Région Moyen-Orient a revu en 2002 les prévisions de trafic établies par le Secrétariat pour les grands courants de trafic au départ, à destination et à l'intérieur de la Région Moyen-Orient jusqu'à 2010, avec des prévisions de mouvements d'aéronefs pour les paires de villes de chacun des grands courants de trafic.

2.7 À l'appui du travail d'analyse environnementale réalisé par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), le Secrétariat a animé le sous-groupe prévisions du Groupe de soutien sur les prévisions et l'analyse économique (FESG) pour l'établissement, à l'intention de CAEP/6, de prévisions de trafic passagers et de composition des flottes par catégories génériques de sièges jusqu'à 2020. Ces prévisions, élaborées en 2002, ont pris en compte les répercussions des événements du 11 septembre 2001 ainsi que d'autres facteurs économiques et politiques. Le Secrétariat a aussi pris part à la production d'éléments indicatifs sur l'analyse coûts-avantages pour l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs.

2.8 Pendant le triennat en cours, le Secrétariat a mis à jour le Doc 8991, *Manuel de prévision du trafic aérien* en y intégrant les méthodes et les principes les plus récents. La version actualisée du Manuel devrait être disponible au troisième trimestre de 2004.

3. ÉLABORATION D'ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR L'ANALYSE PAR BILAN DE RENTABILITÉ POUR LA MISE EN ŒUVRE DES SYSTÈMES CNS/ATM

3.1 Consciente de la nécessité de bilans de rentabilité solides pour assurer le financement de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM tenue à Rio de Janeiro en 1998 a recommandé que l'OACI produise des éléments indicatifs à ce sujet (Recommandation 3/9 — *Coûts-avantages et bilans de rentabilité* et Recommandation 3/16 — *Mesures de suivi de l'OACI*). Par la suite, à sa 32^e session, l'Assemblée a entériné cette recommandation et demandé que soient achevés les travaux de suivi envisagés par la Conférence (Résolution A33-12 — *Suivi de la Conférence mondiale de 1998 sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM*).

3.2 Avant la Conférence de Rio de Janeiro, le Secrétariat avait produit des éléments indicatifs pour aider les États pour la planification économique et le processus de prise de décision concernant la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM. Parmi ces éléments figure la Circulaire 257, *Aspects économiques des services de navigation aérienne par satellite*, qui contient des indications sur l'analyse coûts-avantages des systèmes CNS/ATM. Les éléments sur l'établissement de bilans de rentabilité sont un prolongement des travaux précédents.

3.3 Un bilan de rentabilité est un outil au service de la planification et de la prise de décision. C'est une justification détaillée d'une proposition de projet, de politique ou de programme qui exigent une affectation de ressources ou un investissement, avec souvent un engagement financier.

3.4 Le bilan de rentabilité expose le contexte, présente le problème ou la situation, donne une description détaillée du projet, de la politique ou de l'action qui est proposé, explique la logique de son choix de préférence à d'autres options et fait une évaluation complète de ses avantages, de ses coûts et de ses risques. Les options qui n'ont pas été retenues doivent aussi être présentées et leurs avantages, coûts et risques estimés. Le bilan de rentabilité évalue les répercussions de la proposition sur les mesures de performance et de productivité des diverses activités en cause. Les facteurs qui sont cruciaux pour la réussite sont dégagés et commentés.

3.5 La partie analyse financière du bilan de rentabilité montre les conséquences sur les flux monétaires à attendre de la proposition; elle inclut les hypothèses, les méthodes et les raisonnements utilisés pour l'estimation des recettes et des dépenses.

3.6 La mise en œuvre des systèmes CNS/ATM faisant intervenir de nouveaux concepts qui pourraient entraîner des changements significatifs dans la façon dont sont fournis les services de navigation aérienne, elle peut comporter divers risques de nature technique, politique, économique ou financière. C'est pourquoi le bilan de rentabilité doit comprendre une section sur la gestion des risques. L'objectif n'est pas d'éliminer les risques, mais de les identifier et de les évaluer complètement afin de réduire leurs effets en prévoyant des mesures d'atténuation appropriées. La gestion des risques comprend leur analyse et leur évaluation et la planification des mesures à prendre pour les réduire.

3.7 Les nouveaux éléments indicatifs sur l'établissement d'un bilan de rentabilité pour la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM a deux composantes :

- a) une définition, une explication et une illustration d'un bilan de rentabilité et de son application à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM;
- b) un tableur d'analyse financière qui permet à l'utilisateur d'évaluer les différentes options de mise en œuvre des systèmes.

Ces éléments devraient être disponibles au quatrième trimestre de 2004.

4. PROGRAMME DES TRAVAUX FUTURS

4.1 Au cours du prochain triennat, il est prévu de réaliser les activités suivantes dans le domaine des prévisions et de la planification économique :

- a) l'établissement de prévisions à long terme et à moyen terme se poursuivra, avec publication respectivement tous les deux ou trois ans et tous les ans;
- b) le Secrétariat continuera d'apporter son concours aux régions pour établir les prévisions et les autres paramètres de planification nécessaires ou demandés par les PIRG;
- c) il sera mis au point un outil d'analyse financière sur le Web pour aider les États dans la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM;

- d) l'appui nécessaire en matière de prévisions et d'analyse économique continuera d'être fourni au Comité de la protection de l'environnement en aviation.

5. **INCIDENCE FINANCIÈRE DES MESURES PROPOSÉES¹**

5.1 Les travaux prévus au paragraphe 4.1 seraient réalisés dans le cadre des ressources disponibles au titre du Programme 3.3, Prévisions et planification économique, et du Programme 3.6, Protection de l'environnement, du projet de budget-programme pour 2005-2007. Le Programme 3.3 comporte une réduction d'un poste des Services généraux par rapport au triennat actuel.

6. **SUITE PROPOSÉE**

6.1 L'Assemblée est invitée à prendre note des travaux qui ont été réalisés au cours du présent triennat dans le domaine des prévisions et de la planification économique, à approuver les projets du Conseil concernant le programme des travaux futurs et à donner au besoin d'autres indications.

— 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.

