



STA/10-WP/35  
24/11/09

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

**Montréal, 23 – 27 novembre 2009**

### **PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR**

Le 24 novembre 2009, la Plénière approuve le projet de rapport sur le point 1.

---

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

### **Portée du programme statistique de l'OACI et activités connexes (WP/3)**

#### **1.1 DOCUMENT**

1.1.1 La note WP/3 donne une description du Programme statistique actuel de l'OACI et de son utilisation pour réaliser les activités de prévision et d'analyse économique de l'Organisation. Elle rappelle aux participants que les États sont tenus de communiquer des comptes rendus statistiques en vertu des articles 54 i), 55 c) et 67 de la Convention relative à l'aviation civile internationale et de la Résolution A36-15 de l'Assemblée, Appendice B, qui demande 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. La note explique en outre que le Programme statistique de l'OACI est l'outil nécessaire pour les analyses économiques et les activités de prévision et décrit l'assistance que l'OACI fournit aux États en vue de familiariser le personnel des administrations nationales avec les techniques statistiques et d'améliorer la qualité des informations soumises.

#### **1.2 CONCLUSION**

1.2.1 La Division note les renseignements présentés dans la note WP/3.

### **Faits nouveaux depuis la neuvième session de la Division des statistiques (WP/4)**

#### **1.3 DOCUMENT**

1.3.1 La note WP/4 décrit le degré de mise en œuvre des recommandations adoptées par la neuvième session de la Division des statistiques, ainsi que les événements survenus à l'intérieur et à l'extérieur de l'Organisation qui ont été les principaux moteurs dans la détermination de la nécessité de convoquer la présente session de la Division des statistiques afin d'examiner les nouveaux besoins de l'Organisation en matière de données, l'accent étant mis en particulier sur la nécessité pour l'OACI de pouvoir mesurer et suivre ses progrès dans la réalisation de ses Objectifs stratégiques.

#### **1.4 ANALYSE**

1.4.1 En réponse à une question d'un des représentants des États, la Division note que l'OACI a signé des accords commerciaux de vente de statistiques avec Air Transport Intelligence (ATI) et OAG Aviation. Il est noté aussi que, sauf en ce qui concerne les restrictions de publication qui s'appliquent aux données d'origine et de destination par vol (OFOD), toutes les statistiques recueillies dans le cadre du Programme statistique ordinaire ont toujours été du domaine public et qu'elles sont vendues à des tiers (institutions d'enseignement, compagnies aériennes, consultants). Cependant, les données recueillies par le biais de lettres aux États pour l'étude des coûts et des recettes des transporteurs aériens internationaux sont considérées comme hautement confidentielles et ne sont publiées que sous une forme regroupée qui ne permet pas de dégager les données propres à chaque transporteur.

## 1.5 CONCLUSION

1.5.1 La Division note les renseignements présentés dans la note WP/4.

### **Results of the questionnaires on the ICAO statistics programme (Résultats des questionnaires du Programme statistique de l'OACI)(IP/2)**

## 1.6 DOCUMENT

1.6.1 La note IP/2 présente les résultats des sondages effectués en 2009 auprès des utilisateurs internes et externes du Programme statistique de l'OACI en vue d'évaluer la pertinence du Programme et de déterminer les améliorations qui pourraient y être apportées à l'avenir. Il est noté que les utilisateurs considèrent ce programme comme une source unique et fiable d'ensembles de données.

## 1.7 ANALYSE

1.7.1 En réponse à une question d'un des participants concernant le changement dans le lien entre le produit intérieur brut (PIB) et la croissance du trafic, la Division note que les activités de prévision de l'OACI sont actuellement restructurées afin de mettre en évidence les modèles particuliers liés à chaque marché de transport aérien. Les élasticités traditionnelles du PIB dans la modélisation du trafic devront peut-être être réexaminées à la lumière du fort impact que les bas tarifs ont eu sur le développement du trafic par suite de l'arrivée en force des transporteurs à faibles coûts (TFC). Il est noté en outre que lors de crises ou de ralentissements économiques, comme ceux de 1991, 2002-2003 et 2008, l'élasticité entre le PIB et la croissance du trafic est modifiée, ce qui conduit à des baisses de trafic même si le PIB présente de faibles gains.

1.7.2 À l'instar de certaines observations obtenues dans le cadre des sondages, quelques États ont indiqué que les données statistiques publiées sur le site web de l'OACI devraient être groupées à l'échelle nationale, régionale et mondiale, comme elles le sont dans les Statistiques de l'aviation civile dans le monde.

## 1.8 CONCLUSION

1.8.1 En l'absence d'autres observations, la Division note les renseignements présentés dans la note IP/2.

### **Capacité disponible et masse moyenne de passager (WP/5)**

## 1.9 DOCUMENT

1.9.1 La note WP/5 examine l'importance pour les transporteurs aériens de pouvoir calculer leur production en termes de tonnes-kilomètres disponibles. Cette possibilité est importante non seulement pour les transporteurs aériens dans le cadre de leur gestion, mais elle est aussi utile pour toutes les autres parties intéressées qui souhaitent faire des analyses comparatives entre différents transporteurs. Un des facteurs utilisés dans ces calculs est la masse moyenne de passager (incluant les bagages). Bien que les transporteurs aériens soient encouragés à utiliser leurs propres chiffres, la note indique que la masse moyenne de passager universellement convenue depuis plus de soixante-dix ans est de 90 kg. La quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques (STAP/14) avait proposé à l'IATA de mener un

sondage auprès de ses membres pour déterminer si la valeur recommandée était encore pertinente dans l'environnement actuel. La note donne également les résultats de ce sondage, qui portait aussi sur la densité moyenne de fret employée pour arriver au calcul de la capacité disponible (exprimée en tonnes-kilomètres).

## 1.10 ANALYSE

1.10.1 La Division note que les valeurs proposées pour la masse de passager, notamment la franchise normale de bagage et l'excédent de bagage, ainsi que pour la densité de fret aérien, ne s'appliquent que lorsque le transporteur aérien n'utilise pas ses propres valeurs. Ainsi, les valeurs recommandées ne s'appliquent pas aux transporteurs qui utilisent des chiffres liés à leurs propres activités. Par conséquent, au niveau mondial, il est peu probable qu'un changement dans les valeurs recommandées ait des effets importants sur les tendances à long terme du trafic. Il n'est donc pas nécessaire d'examiner les séries historiques.

1.10.2 En l'absence d'autres questions, la Division adopte la recommandation suivante :

### **Recommandation 1/1**

#### **Aux fins des statistiques :**

- a) si un transporteur aérien ne dispose pas de facteur représentant la masse moyenne de passager, plus la franchise normale de bagage et l'excédent de bagage, pour convertir ces valeurs en masse, il est recommandé d'utiliser la valeur de 100 kg ;
- b) si un transporteur aérien ne dispose pas de densité de fret pour convertir le volume de fret aérien ou de bagages enregistrés en masse, il est recommandé d'utiliser la densité de 161 kg par mètre cube. Cette valeur de densité peut être utilisée pour le transport exclusif de fret aussi bien que pour le transport mixte.

## **Examen des définitions des services aériens intérieurs et des services de cabotage (WP/6)**

## 1.11 DOCUMENT

1.11.1 La note WP/6 explique que l'OACI emploie actuellement deux définitions différentes pour identifier le trafic des tronçons de vol intérieurs des vols internationaux. La première, utilisée par le Programme de statistique, est fondée sur la nature de l'étape de vol, tandis que la seconde, utilisée dans les études économiques du transport aérien, est fondée sur l'origine et la destination du vol comportant une ou plusieurs étapes de vol. Il est noté que les deux définitions présentent des inconvénients qui peuvent influencer sur les prévisions de trafic préparées par l'OACI pour les services intérieurs. Il en va de même pour la prise en compte actuelle des services de cabotage dans les vols internationaux. La note indique qu'après examen de ces questions, la réunion STAP/14 est convenue de recommander de

n'apporter aucun changement aux définitions et instructions en vigueur. Le Secrétariat a néanmoins souligné les risques de distorsion des prévisions de trafic pour l'Europe si ce trafic n'est pas correctement identifié dans son contexte approprié et a demandé que, dans les Formulaires B – OFOD et C – TEV, les États couvrent tous les vols internationaux, *y compris* les vols de cabotage.

## 1.12 ANALYSE

1.12.1 Certains participants proposent que les données sur les services de cabotage soient expressément demandées et qu'elles soient indiquées séparément des autres données. Cette demande a déjà été refusée par les réunions précédentes, soit STAP/13, STA/9 et tout dernièrement par STAP/14. La Division note que si elle accepte cette recommandation, le trafic de cabotage continuera à être considéré comme trafic international par les transporteurs qui communiquent les données, ce qui signifie que le trafic de cabotage devra être communiqué dans les Formulaires B (OFOD) et C (TEV), ce qui permettrait au Secrétariat et à d'autres utilisateurs d'estimer le volume de ce trafic et d'apporter les corrections nécessaires au trafic intérieur et international utilisé aux fins des prévisions.

1.12.2 Compte tenu de ce qui précède, la Division conclut que les deux définitions des services intérieurs utilisées pour les statistiques de transport aérien et les études économiques peuvent coexister puisqu'elles servent à des fins différentes, et adopte la recommandation suivante :

### **Recommandation 1/2**

#### **La Division recommande :**

qu'il soit rappelé aux États que conformément aux définitions actuelles, le trafic international comprend les données sur les services de cabotage et que ces données doivent être communiquées lorsque des données sur le trafic international sont demandées dans les formulaires pertinents de compte rendu du transport aérien et, en particulier, dans les Formulaires A – Trafic des transporteurs aériens commerciaux, B – Origine et destination par vol (OFOD) et C – Trafic par étape de vol (TEV).

## **Examen de la classification et des définitions utilisées pour les activités de l'aviation civile (WP/7)**

## 1.13 DOCUMENT

1.13.1 La session est informée qu'au fil des ans, l'OACI a mis au point un système de définitions pour appuyer le processus d'élaboration et de mise à jour des différentes annexes à la Convention de Chicago, ainsi que des documents connexes tels que les manuels et les circulaires. Des définitions ont également été données dans le cadre du Programme statistique de l'OACI. La session est également informée qu'il a été noté dans diverses analyses faisant intervenir la classification des activités de l'aviation civile (activités commerciales, de transport aérien, de l'aviation générale, etc.), qu'il y avait lieu de revoir, d'actualiser et de compléter les classifications et définitions en vigueur.

1.13.2 La note WP/7 passe en revue la classification informelle et les définitions existantes et, tenant compte des changements recommandés par la réunion STAP/14, propose une classification plus complète accompagnée des définitions correspondantes.

#### 1.14 ANALYSE

1.14.1 L'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) fait savoir que, pour les fins d'analyse des accidents, les taxis aériens sont toujours considérés comme faisant partie de l'aviation générale. Si l'OACI a l'intention d'harmoniser les définitions utilisées pour les statistiques avec celles qui sont utilisées pour les analyses de sécurité, comme il est proposé dans la note qui sera examinée plus tard par la Division, le changement aura pour effet de modifier considérablement les analyses précédentes dans lesquelles les taxis aériens ne sont pas inclus dans les services non réguliers.

1.14.2 Certains États indiquent aussi qu'il leur serait difficile d'accepter la classification telle qu'elle est proposée et soumettent comme solution de diviser l'aviation générale en activités commerciales et en activités non commerciales, les activités commerciales comprenant les taxis aériens et les vols d'aviation d'affaires commerciale. Vu le nombre d'États qui appuient cette proposition, le Président décide d'instituer un groupe de travail ad-hoc composé des représentants de l'Allemagne, de l'Arabie saoudite, du Bahreïn, du Brésil, de la Chine, des États-Unis et de la Suisse pour examiner cette question et convenir d'une proposition à soumettre à l'examen de la Division.

— FIN —