



STA/10-WP/38  
24/11/09

## **DIXIÈME SESSION DE LA DIVISION DES STATISTIQUES (STA/10)**

**Montréal, 23 – 27 novembre 2009**

### **PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR**

Le 25 novembre 2009, la Plénière approuve le projet de rapport sur le point 4.

---

## **Point 4 : Données de trafic d'aéroport**

### **Examen des données de trafic d'aéroport (WP/13)**

#### **4.1 DOCUMENT**

4.1.1 La note WP/13 explique que l'OACI recueille depuis 1960 des données de trafic d'aéroport sur les grands aéroports internationaux de chaque État contractant. Afin d'évaluer le développement du système de transport aérien dans son ensemble, la réunion STAP/14 a recommandé d'ajouter un critère de sélection pour élargir cette collecte de données de manière à inclure tous les aéroports ayant un trafic intérieur élevé. Par ailleurs, en raison des différences avec le Conseil international des aéroports (ACI) dans la définition du transport aérien commercial pour ce qui est des taxis aériens, la réunion STAP/14 a recommandé d'envisager l'identification de ces vols (en tant que mouvements d'aéronefs seulement) pour que l'OACI et ses États membres puissent comparer les données de trafic de différents aéroports communiquées aux deux organismes. La note propose enfin que la Division recommande de recueillir des données d'origine et de destination (O/D) du trafic régulier et non régulier pour l'aéroport considéré.

#### **4.2 ANALYSE**

4.2.1 La Division note que même si certains États ne sont pas en mesure de fournir des données de trafic d'aéroport pour certains de leurs aéroports intérieurs, ils peuvent quand même soumettre des données sur le trafic total de tous les aéroports de leur territoire au moyen du Formulaire I-S communiqué chaque année.

4.2.2 La Division note aussi qu'en ce qui concerne les taxis aériens et les vols d'aviation d'affaires commerciale, l'intention a toujours été de limiter ces données aux mouvements d'aéronefs, vu que la plupart des États ne disposent pas de données sur le nombre de passagers ou la quantité de fret transportés par ces vols. En outre, pour ne pas surcharger les États, l'identification explicite du nombre de mouvements d'aéronefs de l'aviation générale et de l'aviation d'affaires commerciale ne sera indiquée que dans le Formulaire I-S de compte rendu annuel du trafic d'aéroport.

4.2.3 Suite à une proposition d'un État, il est suggéré que ceux qui sont en mesure de diviser les vols intérieurs en vols réguliers et non réguliers présentent ainsi les données, mais pour les fins des Formulaires I et I-S (Trafic d'aéroport) ces données continueront à être groupées comme elles le sont maintenant.

4.2.4 La Division note que, si la proposition de recueillir les données O/D pour les aéroports est approuvée, le Secrétariat devra créer un nouveau formulaire de transport aérien avec les instructions et définitions correspondantes.

4.2.5 Sur la base des éclaircissements fournis, la Division adopte la recommandation suivante :

**Recommandation 4/1****La Division recommande que :**

En ce qui concerne le *Formulaire I du transport aérien – Trafic d'aéroport*, l'OACI :

- a) élargisse la collecte de données d'aéroport au trafic intérieur en fixant la limite minimale du trafic à inclure à 80 % du total des unités de trafic commercial, comme le montre l'Appendice A au présent rapport ;
- b) modifie les définitions des vols non réguliers en identifiant explicitement les vols de taxi aérien (et les vols d'aviation d'affaires commerciale) et en incluant les vols d'agrément dans la définition des autres mouvements d'aéronefs ;
- c) envisage d'identifier les données de mouvements des taxis aériens (et des vols d'aviation d'affaires commerciale) qui sont communiquées sous la rubrique des vols non réguliers, comme le montre l'Appendice B au présent rapport ;
- d) collecte les données de trafic d'origine et de destination (O/D) pour les vols internationaux réguliers et non réguliers de l'aéroport considéré. Cependant, si ces données ne sont pas généralement disponibles, il est recommandé que l'OACI envisage de recueillir des données de trafic pour tous les vols sans escale en partance ou à destination de l'aéroport considéré.

**Collection and Compilation of Civil Aviation Statistics — India**  
**Context (Collecte et compilation des statistiques de l'aviation civile**  
**dans le contexte de l'Inde) (note WP/33 présentée par l'Inde)****Données requises pour les activités de prévision (WP/14)****Collecte de données sur la capacité des aéroports et de l'espace**  
**aérien, investissement et financement (WP/15)****4.3 DOCUMENT**

4.3.1 Dans la note WP/33, l'Inde précise que l'OACI a prescrit plusieurs formes de collecte des données sur l'aviation civile. Cette note donne des renseignements sur les données relatives à l'aviation civile recueillies et tenues en Inde ainsi que sur leurs sources et leur diffusion, et indique que les données ainsi recueillies sont utilisées par le Ministère pour la planification et pour la formulation de politiques. Ces données sont aussi utilisées par des départements connexes et des chercheurs. La note examine en outre les diverses lacunes dans les données recueillies. Certaines de ces lacunes sont fondées sur les exigences des secrétariats d'autres ministères ou départements.

4.3.2 La note WP/14 présente la restructuration des activités de prévision de l'OACI, analyse les besoins de données et en détermine les sources potentielles. Elle met également l'accent sur les besoins en matière de prévisions de trafic aérien et de flotte. Les besoins dans d'autres secteurs, tels que le personnel titulaire de licences, la capacité des aéroports, la capacité de l'espace aérien et le financement, sont traités dans d'autres notes de travail présentées à la Division.

4.3.3 La note WP/15 indique que la croissance continue du trafic aérien impose des contraintes en matière de capacité aux aéroports et dans l'espace aérien de plusieurs régions du monde. Ces contraintes peuvent être d'ordre matériel, technique, opérationnel, financier, réglementaire, politique, etc. L'identification en temps opportun de telles contraintes facilite une planification efficiente et efficace et peut aider à réaliser des objectifs en matière de sécurité, d'efficacité et d'environnement. Dans certains cas, ces contraintes peuvent inévitablement rendre nécessaire leur prise en compte dans les prévisions et la planification. La collecte de données sur les investissements futurs prévus par les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne peut faire en partie la lumière sur la mesure dans laquelle ces contraintes peuvent être prises en compte. L'objet de cette note est d'examiner les diverses contraintes possibles imposées à la croissance du trafic aérien et de proposer des moyens pour recueillir des renseignements adéquats.

#### 4.4 DISCUSSION

4.4.1 La Division examine en même temps les notes indiquées ci-dessus.

4.4.2 Certains participants demandent des précisions sur les critères à utiliser pour choisir les aéroports à qui il sera demandé de communiquer des données sur les contraintes de capacité ainsi que des éclaircissements sur la nécessité d'examiner les incidences de la présence d'aéroports qui n'ont pas de contraintes dans le voisinage d'aéroports jugés encombrés. Il est souligné qu'il appartiendra aux États intéressés de décider des critères de sélection et que la possibilité de dérouter le trafic d'aéroports encombrés vers des aéroports non encombrés situés dans leur voisinage n'est pas prise en compte dans le questionnaire proposé puisqu'il se limite à l'aspect offre (capacité) et ne tient pas compte de l'aspect demande (trafic). La Division note que le déroutement du trafic est particulièrement pertinent pour les prévisions et que même s'il ne fait pas partie de la méthodologie de prévision utilisée actuellement par l'OACI, ce point pourrait être examiné lors de la planification d'autres améliorations. La Division note aussi que cette collecte de données est motivée par les pressions/demandes/exigences de plus en plus grandes d'inclure les contraintes dans les prévisions.

4.4.3 La Division examine aussi les propositions présentées dans la note WP/33, notamment la demande de classer le fret par types de marchandises transportées. Il est conclu que le fret ne pourrait pas être classé de cette manière vu que les administrations de l'aviation civile ne recueillent pas ces données. Cependant, si elles sont nécessaires, ces données peuvent peut-être être obtenues d'autres entités nationales telles que les administrations des douanes ou du commerce.

4.4.4 En ce qui concerne le projet de questionnaire reproduit en Appendice C, la Division note que l'ACI n'a pas pu le communiquer à un échantillon de ses membres durant la période estivale parce qu'il y aurait eu conflit avec d'autres sondages effectués en même temps. L'observateur de l'ACI confirme néanmoins la volonté de son association d'aider l'OACI dans ce type de sondage à l'avenir. La Division note également que ce questionnaire sera envoyé de façon ponctuelle puisque ces données ne sont pas requises régulièrement sur une base annuelle.

#### 4.5 **CONCLUSION**

4.5.1 La Division approuve en principe le projet de questionnaire destiné aux aéroports, étant entendu que le Secrétariat en réexaminera peut-être le format en coopération avec l'ACI pour mieux l'adapter aux besoins et pour tenir compte de l'aspect offre.

-----

## APPENDICE A

### PROPOSITION DE MODIFICATION DES DÉFINITIONS ET DES INSTRUCTIONS DE COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS SUR LE TRAFIC D'AÉROPORT- FORMULAIRE I

#### Généralités

Les États contractants de l'OACI doivent employer le présent formulaire pour communiquer les statistiques de trafic de chacun de leurs aéroports ouverts au trafic commercial. On remplira régulièrement un Formulaire I distinct :

- a) pour chacun des aéroports principaux d'un État qui, ensemble, ont un trafic combiné égal à au moins 90 % du total des unités de trafic commercial international (régulier et non régulier) de tous les aéroports de cet État ; ou
- b) pour chaque aéroport qui enregistre au moins 1 000 unités de trafic international par an, selon ce qui est le moins restrictif.

On remplira également un Formulaire I distinct pour chacun des aéroports principaux d'un État qui, ensemble, ont un trafic combiné égal à au moins 80 % du total des unités de trafic commercial (régulier et non régulier) de tous les aéroports de cet État qui ne sont pas pris en compte par les critères ci-dessus sur les aéroports internationaux.

#### Transport aérien commercial

**International non régulier (rubrique 2).** Incrire sous cette rubrique les mouvements (et les charges) d'aéronefs correspondant à des vols d'affrètement ou à des vols spéciaux occasionnels exécutés contre rémunération qui ne figurent pas déjà sous la rubrique des services réguliers, ainsi qu'aux vols à vide qui s'y rattachent, aux vols de taxi aérien (et vols d'aviation d'affaires commerciale), aux vols exécutés dans le cadre de voyages « tout compris » qui ne figurent pas déjà sous la rubrique des services réguliers, et aux vols décommercialisés.

**Intérieur régulier et non régulier (rubrique 4).** N'inscrire sous cette rubrique que les vols réguliers ou non réguliers assurés par des transporteurs aériens commerciaux, ainsi que les vols de taxi aérien (et vols d'aviation d'affaires commerciale).

#### Autres mouvements

Incrire le total des mouvements d'aéronefs autres que les mouvements de transport aérien commercial. Prendre en compte des activités commerciales telles que l'épandage aérien, la photographie aérienne, la formation de pilotes (écoles de pilotage), de même que les vols d'aviation d'affaires non commerciale, les vols d'agrément et les mouvements d'aéronefs militaires. Bien qu'ils ne soient pas tenus de le faire, les États peuvent indiquer le nombre de passagers embarqués et débarqués qui correspondent aux « autres mouvements ».

-----

## APPENDICE B

### PROPOSITION DE MODIFICATION DU FORMULAIRE I-S DE TRAFIC D'AÉROPORT

#### INSTRUCTIONS SUR LA COMMUNICATION DES RENSEIGNEMENTS

##### A. Transport aérien commercial :

1. International régulier
2. International non régulier
3. Total international (1 + 2)
4. Intérieur régulier et non régulier
5. Total du transport aérien commercial (1 + 2 + 4)
6. Services exclusifs de fret/services postaux <sup>1</sup>
7. Vols de taxi aérien (et vols d'aviation d'affaires commerciale) <sup>2</sup>

##### B. Autres mouvements

- 
1. Ce trafic doit aussi être compris dans les chiffres des rubriques 1 à 5 (voir instructions).
  2. *Ce trafic doit aussi être compris dans les chiffres des rubriques 2 à 5 (voir instructions).*

#### INSTRUCTIONS SUR LA COMMUNICATION DES RENSEIGNEMENTS

##### Transport aérien commercial

**International non régulier (rubrique 2).** Incrire sous cette rubrique les mouvements (et les charges) d'aéronefs correspondant à des vols d'affrètement ou à des vols spéciaux occasionnels exécutés contre rémunération qui ne figurent pas déjà sous la rubrique des services réguliers, ainsi qu'aux vols à vide qui s'y rattachent, aux vols de taxi aérien (et vols d'aviation d'affaires commerciale), aux vols exécutés dans le cadre de voyages « tout compris » qui ne figurent pas déjà sous la rubrique des services réguliers, et aux vols décommercialisés.

**Intérieur régulier et non régulier (rubrique 4).** N'inscrire sous cette rubrique que les vols réguliers ou non réguliers assurés par des transporteurs aériens commerciaux, ainsi que les vols de taxi aérien (et vols d'aviation d'affaires commerciale).

##### Autres mouvements

Incrire le total des mouvements d'aéronefs autres que les mouvements de transport aérien commercial. Prendre en compte des activités commerciales telles que l'épandage aérien, la photographie aérienne, la formation de pilotes (écoles de pilotage), de même que les vols d'aviation d'affaires non commerciale, les vols d'agrément et les mouvements d'aéronefs militaires. Bien qu'ils ne soient pas tenus de le faire, les États peuvent indiquer le nombre de passagers embarqués et débarqués qui correspondent aux « autres mouvements ».

-----

## APPENDIX C



### QUESTIONNAIRE ON AIRPORT CAPACITY AND CONSTRAINTS

**Date:**

**Airport Name:**

**ICAO four letter code:**

**Contact person:**

**Name:**

**Email address:**

**Phone Number:**

**Is Slot allocation applied (Y/N)?**

**Purpose of this questionnaire:**

This questionnaire was designed and distributed in application of the recommendations of the meeting of the ICAO Statistics Division meeting held in Montreal from 23 to 27 November 2009 regarding the collection of data on airport and airspace capacity, investment and funding.

**Important Note:**

Information provided through this questionnaire will be used for forecasting purposes. It is considered strictly confidential by ICAO and will not be shared with any third party, except in aggregated (at the State, region or global levels) format.



## I. Capacity

### 1.1. Airside

Year		2009	2015	2020	2025	2030
<b>Runway Capacity</b>						
Number of runways						
Declared / nominal capacity <sup>1</sup>	Arrival					
	Departure					
	Both					
Please provide a short description of the method used to estimate capacity						
<b>Aircraft parking stands</b>						
Number of parking stands						

### 1.2. Landside

Year		2009	2015	2020	2025	2030
<b>Passenger Terminal Capacity</b>						
Number of gates						
Number of passengers per year						
<b>Cargo Terminal Capacity</b>						
Tons of cargo per year						

<sup>1</sup> This capacity is usually expressed in terms of *Hourly airport capacity* which is defined as the maximum number of aircraft operations that can take place in an hour, which may include arrivals and departures, separately. In some cases a capacity Pareto chart is developed. If this is the case, please attach a copy to this questionnaire. In many cases, only an annual capacity can be provided, if this is the case, please specify.

**II. Demand / Capacity relationship**

<b>Year</b>	<b>2009</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>
Average delay per departure (minutes)					
Average delay per arrival (minutes)					
Per cent of time airport operating at or above declared capacity					

**III. Constraints**

<b>Year</b>	<b>2009</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>
<b>Constraints on operations</b>					
Number of runways	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Number of gates	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Number of parking stands	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Terminal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Road access	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Noise restrictions	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Staffing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Constraints on physical expansion</b>					
Limited land due to geographical location	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Limited land due to housing encroachment	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lack of funding	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Political opposition	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

-----