



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 43 : Données sur l'aviation — Surveillance et analyse

PROGRAMME STATISTIQUE DE L'OACI

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail rend compte des activités liées au Programme statistique de l'OACI, qui fournit aux États membres, à l'industrie du transport aérien et à la communauté de l'aviation civile dans son ensemble des données statistiques fiables, conformément aux dispositions de l'Appendice B à la Résolution A37-20 de l'Assemblée : *Exposé récapitulatif des politiques permanentes de l'OACI dans le domaine du transport aérien.*

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à examiner les renseignements et l'évaluation contenus dans la présente note ;
- à entériner le plan de travaux futurs de l'Organisation dans le domaine statistique, tel que présenté au paragraphe 5 ;
- à examiner les renseignements que contient la présente note aux fins de la mise à jour de la Résolution A37-20 de l'Assemblée.

| | |
|---------------------------------|---|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C — <i>Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien.</i> |
| <i>Incidences financières :</i> | Les activités mentionnées dans la présente note seront entreprises sous réserve de ressources disponibles dans le Budget-Programme ordinaire 2014-2016 et/ou provenant de contributions extrabudgétaires. |
| <i>Références :</i> | A38-WP/55, Exposé récapitulatif sur la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien Doc 10008, <i>Rapport de la Commission économique de la 37^e session de l'Assemblée</i> Doc 9958, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 8 octobre 2010) Doc 9932, <i>Rapport de la dixième session de la Division des statistiques</i> Doc 9060, <i>Manuel de référence du Programme statistique de l'OACI</i> |

1. HISTORIQUE

1.1 La nécessité de statistiques complètes et fiables est reconnue par la Convention de Chicago de 1944 ; l'article 67 définit le mandat de l'OACI comme étant de collecter des données auprès des États contractants. Parallèlement, l'article 54 demande au Conseil de réunir, d'examiner et de publier des renseignements relatifs à l'exploitation des services aériens internationaux, et l'article 55 stipule que le Conseil peut mener des recherches sur tous les aspects du transport aérien qui sont d'importance internationale. La vaste gamme d'éléments que couvre le Programme statistique de l'OACI prévoit un soutien pour tous les aspects des travaux de l'OACI et réaffirme ainsi l'importance des analyses économiques stratégiques et des données statistiques.

1.2 À l'article XIII, *Services de statistique*, de l'Accord entre l'Organisation des Nations Unies (ONU) et l'OACI en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies, les deux organisations conviennent de combiner leurs efforts pour une collecte efficace de données statistiques afin d'éviter que ces efforts ne fassent double emploi et de réduire au minimum le fardeau imposé aux États. L'ONU reconnaît l'OACI étant l'organisme approprié chargé de recueillir, d'analyser, de publier, d'unifier, d'améliorer et de diffuser les statistiques d'aviation civile. Il convient de noter que l'établissement des contributions des États membres est fondé sur le barème de l'ONU mais qu'il tient aussi compte des statistiques de trafic.

2. TRAVAUX DE L'OACI DANS LE DOMAINE STATISTIQUE

2.1 Le Secrétariat a continué de mettre en œuvre les recommandations et conclusions de la dixième session de la Division des statistiques (STA/10), qui s'est tenue à Montréal du 23 au 27 novembre 2009. Ces 27 recommandations et conclusions sont présentées dans le *Rapport de la dixième session de la Division des statistiques* (Doc 9932).

2.2 Concernant les dix recommandations et conclusions de STA/10 se rapportant expressément aux formulaires statistiques, les modifications visant les formulaires actuels ont été mises en œuvre et de nouveaux formulaires de données, concernant notamment la consommation de carburant (formulaire M), ont été introduits. Une lettre aux États (SD 13/1-11/66 du 19 août 2011) a informé les États que les formulaires nouveaux et révisés du Programme statistique de l'OACI seraient utilisés dès le 1^{er} janvier 2012. Une nouvelle édition du *Manuel du Programme statistique de l'OACI* (Doc 9060), désormais appelé *Manuel de référence du Programme statistique de l'OACI*, incorporant les nouveaux éléments du Programme statistique de l'OACI, a été élaboré et sera disponible durant le deuxième semestre de 2013.

2.3 Concernant les deux recommandations se rapportant à l'introduction d'un nouveau formulaire sur les accidents et les incidents graves d'aéronefs civils, les mesures ont été reportées par suite de révisions des procédures existantes de collecte de données sur la sécurité.

2.4 En raison d'une évaluation des priorités, de contraintes budgétaires et de faits récemment survenus dans les travaux de l'Organisation, certaines recommandations restent à mettre en œuvre. À cet égard, des propositions révisées seront présentées à la quinzième réunion du Groupe d'experts en statistiques (STAP/15) pour examen.

2.5 Des améliorations ont continué à être apportées à la base de données statistiques intégrée (ISDB) au cours des trois dernières années et les fonctions de traitement des données ont été

automatisées plus avant. La synchronisation des codes de référence a appuyé les efforts visant à assurer une cohérence entre les diverses bases de données de l'OACI.

3. PROMOTION ET DIFFUSION

3.1 Lancement de la nouvelle plateforme statistique en ligne de l'OACI : **ICAodata+**

3.1.1 La diffusion des données recueillies dans le cadre du Programme statistique de l'OACI a été renforcée grâce à la nouvelle plateforme en ligne **ICAodata+**, outil convivial qui permet aux utilisateurs d'adapter la représentation graphique des données à leurs besoins (<http://stats.icao.int>). Cette plateforme constitue aussi un outil de comparaison des données sur l'aviation à l'échelle mondiale qui répond aux besoins des utilisateurs internes comme externes. Elle offre désormais six modules : trafic des transporteurs aériens, trafic par étapes, finances des transporteurs aériens, trafic aux aéroports, origine et destination par vol, et parc aérien et personnel des transporteurs aériens. **ICAodata+** est offert gratuitement aux correspondants statistiques des États membres. Deux niveaux supplémentaires d'accessibilité ont été mis au point pour offrir des options analytiques aux utilisateurs externes, moyennant un abonnement annuel.

3.2 Développement des indicateurs

3.2.1 Les principaux indicateurs clés du transport aérien à usage interne (Appendice A) et les feuilles de contrôle mensuelles ont été périodiquement développées (Appendice B). Ils fournissent des clichés et des analyses des indicateurs économiques et aéronautiques au niveau d'un État ou à l'échelle mondiale. De nouveaux indicateurs et de nouvelles analyses ont été affichés sur le site web de l'OACI (<http://www.icao.int/sustainability/Pages/FactsFigures.aspx>) ; certains extraits sont présentés en Appendice C.

3.3 Sessions de formation directe

3.3.1 Pour appuyer la mise en œuvre des recommandations de STA/10 et leur application généralisée, les quatre sessions ci-après de formation directe en statistiques ont été réalisées au siège de l'OACI : États africains (novembre 2011 et juin 2012), États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC, septembre 2012), et États membres de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC, novembre 2012). Une expérience pratique de l'application des méthodes statistiques pour remplir les formulaires statistiques a été donnée aux représentants des États afin de les familiariser au Programme statistique révisé de l'OACI et de fournir une assistance technique pour le processus de compte rendu.

3.3.2 En coopération avec la CAE¹, l'OACI a élaboré une série de cours d'enseignement électronique sur les statistiques dans le domaine du transport aérien (www.icao.caelearning.com). Ces cours s'adressent aux planificateurs et aux gestionnaires de toutes les parties prenantes du transport aérien.

3.4 Activités génératrices de produits

3.4.1 Divers utilisateurs ont fait des commentaires positifs concernant le Programme statistique de l'OACI, indiquant qu'il constitue une source unique et précise de données. La commercialisation

¹ Fournisseur international important de services de formation en aviation.

directe des statistiques recueillies, combinée à l'externalisation des ventes à des utilisateurs de tierce partie, a généré environ 400 000 CAD de produits bruts en 2011 et 2012.

3.5 **Autres activités**

3.5.1 Hormis les contributions à divers forums internationaux, plusieurs États et organismes du système des Nations Unies continuent de recevoir les statistiques de l'OACI sur l'aviation, y compris les publications statistiques des commissions économiques régionales. En sa qualité d'observateur à la Commission des statistiques de l'ONU, l'OACI a participé aux deux dernières sessions de cette commission.

4. **LE PROJET DE SYSTÈME DE COMPTE RENDU ET D'ANALYSE DES ÉMISSIONS DE CO₂ DE L'OACI (ICORAS)**

4.1 Suite à une demande de la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI, le Secrétariat s'est lancé dans la mise au point du système de compte rendu et d'analyse des émissions de CO₂ de l'OACI (ICORAS). Ce système est utilisé pour intégrer les données sur la consommation de carburant et le trafic communiquées par les États membres, qui sont ensuite complétées par diverses sources de données, afin de produire des estimations précises des émissions de CO₂.

4.2 La clé du succès du projet ICORAS réside dans la réception en temps opportun de données précises sur la consommation de carburant fournies par les États grâce au formulaire M de compte rendu de transport aérien – Consommation de carburant et trafic. Ce formulaire est une source unique de données étant donné qu'il contient des renseignements sur la consommation de carburant mesurée par type d'aéronef pour chaque transporteur participant concernant les vols internationaux, réguliers comme non réguliers. Actuellement, l'OACI a reçu des formulaires M de 55 États, dont le trafic aérien représente environ 50 % des TKP internationales à l'échelle mondiale, dont 80 % ont été validées.

4.3 Les résultats préliminaires de l'ICORAS sont présentés en Appendice D.

5. **TRAVAUX FUTURS**

5.1 Pour faire progresser la réalisation de ses Objectifs stratégiques, l'Organisation prévoit de mener ses travaux dans le domaine des statistiques de transport aérien de la manière présentée ci-après.

5.2 L'Organisation continuera de collecter, d'analyser et de diffuser des statistiques qui sont nécessaires pour suivre les tendances et réaliser des études au profit des États et de la communauté aéronautique dans son ensemble.

5.3 Elle continuera de coopérer avec les États, les organisations internationales et toutes les parties prenantes de l'industrie pour partager des statistiques qui sont d'intérêt commun dans le domaine du transport aérien.

5.4 L'appui à la capacité de la navigation aérienne et à la planification de l'infrastructure, les analyses environnementales et la supervision de l'efficacité du système mondial de transport aérien seront assurés par la collecte, l'analyse et la diffusion de statistiques, telles que des données sur la consommation de carburant. Aux fins de l'harmonisation, cet appui sera assuré en tenant compte de la nécessité de regrouper les ressources et d'éviter le chevauchement des efforts, tout en préservant une série unique harmonisée de données sur l'aviation de l'OACI.

5.5 La réunion prochaine du Groupe d'experts en statistiques (STAP/15) se tiendra durant le deuxième trimestre de 2014 pour examiner des questions relatives aux données aéronautiques en vue de s'assurer que tous les outils dont dispose l'OACI répondent aux besoins des utilisateurs, et d'examiner le plan d'exécution des recommandations de STA/10.

5.6 L'Organisation renforcera sa capacité de développer régulièrement des indicateurs clés de transport aérien.

APPENDIX A

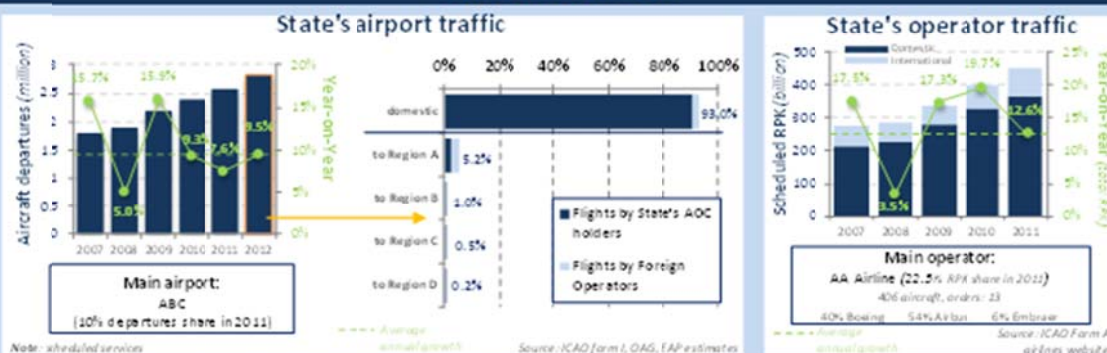
State A - ATB Brief - Economic issues



Economic Indicators



Aviation Indicators



Reporting status

- State A is submitting in a timely and accurate manner the airline and airport statistics requested (except form I1).
- State A has not reported form I1 on air carrier fuel burn.
- DOC 7100: State A reported charges data in a timely and accurate manner.

2011 State's operator key figures

292 million passengers (+9.7% YoY)
81.8% passenger Load Factor
5.5 million tonnes of freight

Analysis

Hidden

Air Transport Regulation

Hidden

APPENDIX B

Air Transport Monthly Monitor
March 2013

ATB/EAP



| | | | | | | |
|--------------------------|-----------------|--|--|---|-----------------|--|
| WORLD KEY FIGURES | JAN 2013 | RPK ↑ +2.7% <small>(vs. Jan. 2012)</small> | ASK ↑ +2.2% <small>(vs. Jan. 2012)</small> | LF ↑ +0.5 pt <small>(vs. Jan. 2012)</small> | FEB 2013 | ASK ↑ +0.9% <small>(vs. Feb. 2012)</small> |
|--------------------------|-----------------|--|--|---|-----------------|--|

Analysis

World figures (JAN 13)

World passenger traffic grew +2.7% in Jan 2013 compared to Jan 2012. Capacity grew at +2.2%. We anticipate a low year-on-year traffic growth of +0.9% in ASK for Feb 2013, mainly explained by the leap year in 2012.

In Jan 2013 and for the full-year 2012, international passenger markets grew faster than domestic ones. Compared to Jan 12, international traffic grew at +3.7% in Jan 13 and we can expect that international tourist arrivals follow the same monthly trend.

Top 15 airlines (FEB 13)

In terms of RPK, 9 airlines showed a positive growth in February 2013 compared to last year. Chinese carriers performed healthy growth rates, with a maximum for China Eastern of +28.9%, mainly due to the Chinese new year that fell in January last year and in February this year. Cathay recorded the first positive growth since September 2012. Those positive results compensate the negative growth recorded in Jan 13 for Chinese airlines. Emirates is estimated to have increased by +15.9% year-on-year. British Airways recorded a good performance at +5.1%, having completed BMI acquisition during 2012. The largest decrease is recorded by United, the world largest carrier, with a -3.4% growth rate in Feb 13, whereas the airline showed a +0.9% increase in Jan 13. LATAM (merger of LAN airlines and TAM airlines) is the only Latin American group being part of the top 15 airlines and recorded a +4.3% increase in Jan 13.

Top 15 airports (JAN 13)

11 airports showed negative growth in Jan 13. The fastest growth was recorded by Dallas (+5.8%) which performed healthy growth rates since November 2012. Charlotte (+1.4%), Toronto (+1.4%) and Beijing (+1.2%) recorded also positive growth rates. The largest decrease was performed by European airports such as Frankfurt (-6.8%), London (-5.6%) and Paris (-5.5%). We can attribute those declines to the reduction in flight offers implemented by many airlines for the winter 2012/13 timetable as well as weather-related cancellations.

Regionally (JAN 13)

Airlines from Asia/Pacific account for 33% of the worldwide capacity (ASK) and grew at +4.3% compared to Jan 2012. Middle East recorded a +10.4% growth rate, being the fastest growing region. Europe's traffic capacity declined in Jan 2013. Latin America/Caribbean recorded a healthy growth rate of +6.3% while North America showed a slight increase of +1.5% during Jan 2013.

Outlook (MAR 13)

Based on OAG, we anticipate a +4.1% growth rate in ASK in March 2013.

Air Transport Indicators

Total scheduled services (domestic and international) unless otherwise noted



Feb 2013 Top 15 airlines

| Airline | RPK (billion) | YoY (%) |
|------------------------|---------------|---------|
| United | 22.1 | -3.4% |
| Delta | 20.4 | -2.2% |
| AF-KLM | 15.8 | -0.1% |
| American Airlines | 15.7 | -1.1% |
| Emirates* | 15.5 | 15.9% |
| China Southern | 11.9 | 18.0% |
| Southwest Airlines | 11.4 | -2.3% |
| Air China | 11.2 | 14.8% |
| China Eastern Airlines | 10.0 | 28.9% |
| Lufthansa | 9.5 | -1.0% |
| British Airways | 8.9 | 5.3% |
| LATAM | 8.5 | 4.3% |
| Cathay Pacific group | 7.9 | 1.8% |
| Singapore Airlines | 7.2 | 5.1% |
| US Airways | 7.1 | 2.2% |

Jan 2013 Top 15 airports

| Airport | Departures | YoY (%) |
|--------------------------------|------------|---------|
| Atlanta, GA (US ATL) | 37 778 | -0.2% |
| Chicago, IL (MDW) | 33 897 | -0.1% |
| Dallas Fort Worth TX, US (DFW) | 27 880 | 5.8% |
| Los Angeles, CA, US (LAX) | 24 156 | -2.3% |
| Denver, CO (US DEN) | 23 928 | -3.4% |
| Beijing, CN (PEK) | 22 845 | 1.2% |
| Charlotte NC, US (CLT) | 22 598 | 1.4% |
| Houston TX, US (IAH) | 20 597 | -3.4% |
| Las Vegas NV, US (LAS) | 20 164 | -2.9% |
| Phoenix AZ, US (PHX) | 18 494 | -3.0% |
| London, GB (LHR) | 18 436 | -5.6% |
| Paris, FR (CDG) | 18 417 | -5.5% |
| Philadelphia PA, US (PHL) | 17 901 | -1.3% |
| Toronto ON, CA (YYZ) | 17 858 | 1.4% |
| Frankfurt, DE (FRA) | 17 546 | -6.8% |

Capacity by region

| Region | Jan-13 | | | YTD | | |
|-------------------------|---------------|-----|-------|---------------|-----|-------|
| | ASK (billion) | % | YoY | ASK (billion) | % | YoY |
| ASIA/PACIFIC | 187 | 33% | 4.3% | 187 | 33% | 4.3% |
| NORTH AMERICA | 144 | 25% | 1.5% | 144 | 25% | 1.5% |
| EUROPE | 141 | 25% | -1.1% | 141 | 25% | -1.1% |
| MIDDLE EAST | 50 | 9% | 10.4% | 50 | 9% | 10.4% |
| LATIN AMERICA/CARIBBEAN | 35 | 6% | 6.3% | 35 | 6% | 6.3% |
| AFRICA | 16 | 3% | N/A | 16 | 3% | N/A |

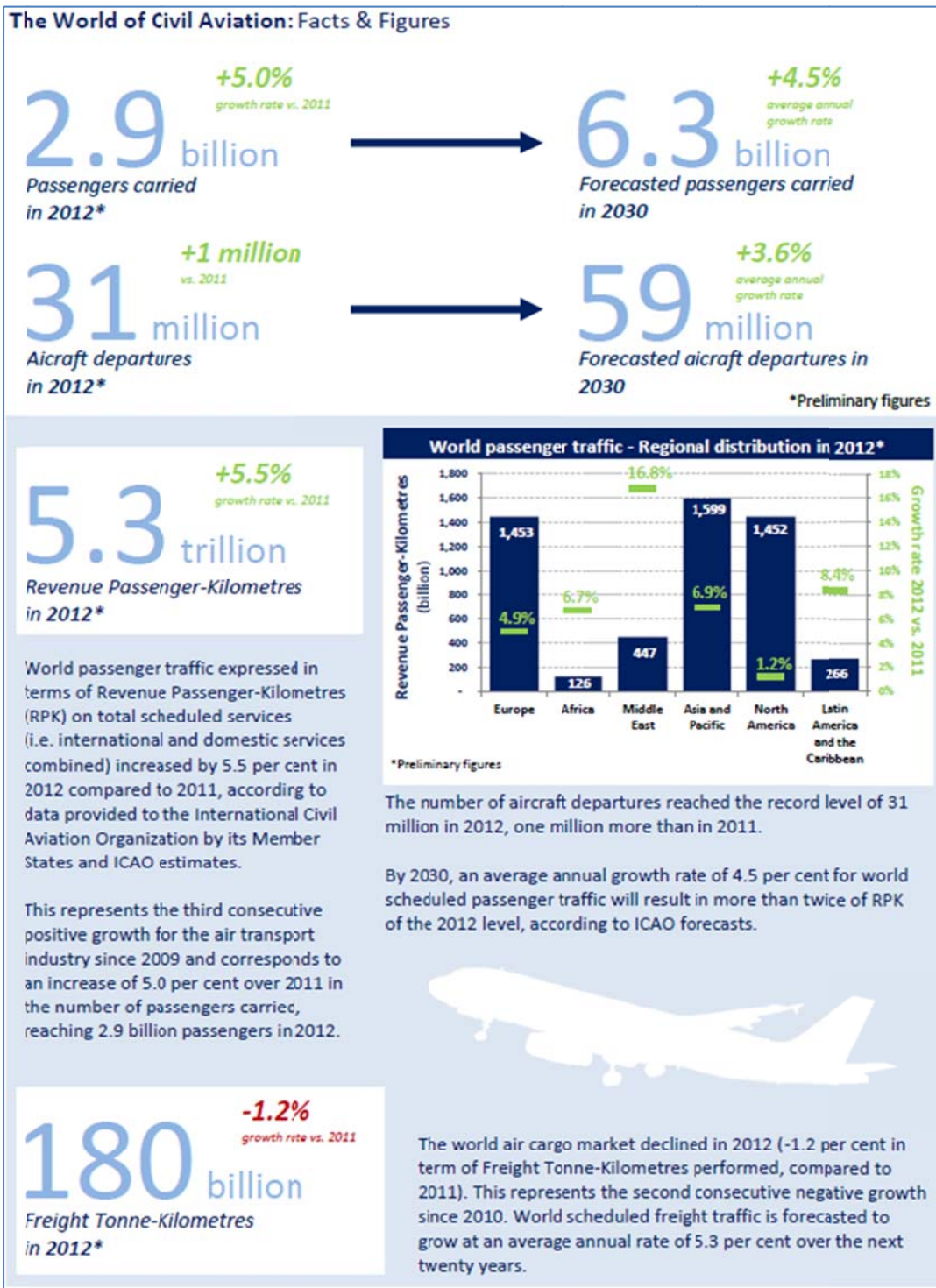
Note: expressed in terms of ASK by airline domicile

* Source: OAG+KAO estimates

For internal use only - Not for distribution

Sources: ICAO, IATA, OAG, ACL, UNWTO, airlines and airports websites

APPENDIX C



180 billion
*Freight Tonne-Kilometres in 2012**

-1.2%
growth rate vs. 2011

The world air cargo market declined in 2012 (-1.2 per cent in term of Freight Tonne-Kilometres performed, compared to 2011). This represents the second consecutive negative growth since 2010. World scheduled freight traffic is forecasted to grow at an average annual rate of 5.3 per cent over the next twenty years.

APPENDIX D

1. The ICORAS process generates the following preliminary results for Fuel Burn (FB) and traffic (RTK and ATK), accounting for worldwide international scheduled traffic.

| Year | Fuel Burn (Bn Litres) | RTK (Bn) | ATK (Bn) | FB/RTK (Litres/RTK) | FB/ATK (Litres/ATK) |
|------|--------------------------|----------|----------|------------------------|------------------------|
| 2010 | | | | | |
| 2011 | | | | | |
| YoY | | | | | |

| Year | Fuel Burn (MT) | RTK (Bn) | ATK (Bn) | FB/RTK (kg/RTK) | FB/ATK (kg/ATK) |
|------|-------------------|----------|----------|--------------------|--------------------|
| 2010 | | | | | |
| 2011 | | | | | |
| YoY | | | | | |

Source: ICAO, ICORAS database

2. The preliminary ICORAS results have been generated for air carriers representing 100% of international scheduled traffic, showing actual reported fuel burn for carriers representing around 39% of international traffic. For the remaining air carriers representing 61% of international traffic, the traffic is based on performed traffic data and fuel is modeled according to the Revenue Cost Analysis (RCA) formula which estimates the volume of fuel consumption for each airline on the basis of a fuel consumption formula specific to each aircraft type. This formula takes into account fuel efficiency improvements due to changes in aircraft operations and establishes precise equations for new aircraft types entered into service during the last few years and for those that will be part of the airlines' fleets in the next few years.