

ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 56 : Analyse économique

ANALYSE ÉCONOMIQUE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des principaux résultats des programmes de travaux de l'OACI concernant les statistiques, les prévisions et l'analyse économique et des modifications apportées à ces programmes, conformément aux Appendices B, C, G et H de la Résolution A36-15 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*. L'OACI met à la disposition des États membres, des industries du transport aérien et de l'ensemble de la communauté de l'aviation civile, des prévisions et des études économiques nationales, régionales et mondiales actualisées et fiables. L'Organisation a publié plusieurs prévisions de trafic sous forme de documents électroniques et a continué à fournir une assistance dans le domaine des prévisions et de l'analyse économique à divers utilisateurs. Les études des différences régionales des aspects économiques de l'exploitation des transporteurs aériens internationaux se sont poursuivies. La dixième session de la Division des statistiques a recommandé (STA/10) d'améliorer le Programme statistique.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à approuver les tâches futures décrites à la section 6 :

- a) mise en œuvre des recommandations de STA/10 ;
- b) élaboration de différents ensembles de prévisions ;
- c) présentation d'études économiques ;
- d) soutien du CAEP et des TFG par la présentation de prévisions et d'analyses économiques, selon qu'il convient ;
- e) révision du *Manuel de prévision du trafic aérien* (Doc 8991) et du *Manuel du Programme statistique de l'OACI* (Doc 9060) ;
- f) réalisation d'ateliers et de sessions de formation sur une base de recouvrement des coûts.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A, C et D car elle traite des méthodes de mesure et de suivi des performances, ainsi que de l'identification des tendances faisant apparaître la nécessité et l'incidence des interventions de l'OACI.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve de la disponibilité des ressources prévues au Budget-Programme de 2011-2013 ou provenant de contributions extrabudgétaires.

<i>Références :</i>	A37-WP/20 — Exposé récapitulatif révisé de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien C-WP/12814, C-DEC 179/19 Rapport STA/10 (couverture jaune) et rapport STAP/14 (couverture jaune) Doc 9917, <i>Caribbean/South American Regional Traffic Forecasts 2007-2027</i> Doc 9915, <i>Asia/Pacific Area Traffic Forecasts 2008-2025</i> Doc 9902, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 28 septembre 2007) Doc 9060, <i>Manuel du Programme statistique de l'OACI</i> Doc 8991, <i>Manuel de prévision du trafic aérien</i>
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 Les programmes de l'OACI dans les domaines des statistiques, des prévisions et de l'analyse économique sont considérés comme un outil utile pour établir les paramètres nécessaires et les indicateurs de haut niveau (IHN) utilisés par l'Organisation pour surveiller ses performances dans la réalisation des Objectifs stratégiques prévus dans son Plan d'activités. Le Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC), par exemple, a employé ces données pour l'aider à définir ses objectifs ambitieux. Si elle veut améliorer ses capacités pour offrir des mesures plus précises, afin d'évaluer l'efficacité de ses activités dans les domaines de la sécurité, de la planification de la navigation aérienne et de l'environnement, l'OACI devra produire des statistiques plus ciblées.

2. PROGRAMME STATISTIQUE

2.1 Le développement de la base de données statistiques intégrée (ISDB) a continué au cours des trois dernières années et l'automatisation des fonctions de traitement des données s'est poursuivie. Avec la coopération des États, l'OACI a amélioré le taux de communication des données les plus récentes disponibles sur l'aviation civile, qui couvrent maintenant environ 93 % de l'ensemble du trafic régulier international.

2.2 Les représentants officiels des administrations nationales des États membres qui ont accès gratuitement aux statistiques de l'aviation sur le site web sécurisé de l'OACI peuvent maintenant utiliser une interface web et des formulaires de compte rendu normalisés. L'OACI fournit aussi des données sur les transporteurs aériens à l'Organisation des Nations Unies pour ses publications annuelles et trimestrielles, et continue à jouer un rôle de premier plan dans la collecte et la diffusion des statistiques d'aviation afin d'assurer l'uniformité des méthodes et de réduire le fardeau des États en matière de communication des données.

2.3 En plus d'avoir apporté une contribution intellectuelle à divers forums internationaux, l'OACI a tenu des ateliers régionaux, notamment en coopération avec l'Association des compagnies aériennes africaines, et a donné des séances de formation en cours d'emploi dans le domaine des statistiques à des participants des États suivants : Bahreïn, Brésil, Inde, Mexique, Nigéria, République dominicaine, Roumanie et les États de la Communauté de développement de l'Afrique australe.

2.4 La dixième session de la Division des statistiques (STA/10) s'est tenue à Montréal du 23 au 27 novembre 2009. La Division a adopté 22 recommandations relatives à la modification du Programme statistique, comme il est indiqué dans le rapport STA/10 (couverture jaune).

3. PRÉVISIONS DE TRAFIC

3.1 Le Secrétariat a mis en œuvre un nouveau processus de prévision du trafic aérien afin d'assurer une meilleure harmonisation avec les Objectifs stratégiques de l'OACI et d'améliorer la valeur des prévisions pour les utilisateurs. Les nouvelles prévisions à long terme, c'est-à-dire pour la période 2010 à 2030, ont été publiées dans un nouveau format. Ces prévisions ont été établies à partir de modèles économétriques fondés sur une démarche ascendante. Des prévisions à moyen terme sur des périodes de trois ans ont été établies pour le trafic régulier mondial de passagers uniquement, par région d'enregistrement, et ont été publiées pour 2008-2010, 2009-2011 et 2010-2012.

3.2 Le Secrétariat a continué à aider les régions à établir des prévisions et autres paramètres de planification demandés par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG). Les TFG ont tenu six réunions dans les Régions Asie et Pacifique, Moyen-Orient, Caraïbes et Amérique du Sud, et Afrique. Les travaux de ces réunions ont été publiés en version électronique dans le Doc 9915, *Asia/Pacific Area Traffic Forecasts 2008-2025*, le Doc 9917, *Caribbean/South American Regional Traffic Forecasts 2007-2027*, ainsi que dans les prévisions de trafic pour la Région Afrique-Océan Indien pour 2008-2028. Les prévisions de trafic pour les régions Asie et Pacifique, et Caraïbes et Amérique du Sud seront mises à jour et publiées en 2010 après les réunions de leurs TFG. Des ateliers régionaux sur les prévisions et la planification économique se sont tenus à Nairobi, pour les États de la Région Afrique orientale et australe, et à Mexico pour les États de la Région Caraïbes et Amérique du Sud.

3.3 L'Organisation a continué à fournir une assistance dans le domaine des prévisions et de l'analyse économique au Groupe de soutien sur les prévisions et l'analyse économique (FESG). Durant le triennat, cette assistance a consisté notamment à élaborer des prévisions de trafic et de composition de trafic aérien jusqu'en 2026 et 2036, à préparer un document d'orientation sur d'autres options de prévision pour CAEP et à examiner les enseignements tirés de l'analyse des régimes actuels d'échange de droits d'émissions dans le domaine de l'environnement.

4. ANALYSE ÉCONOMIQUE

4.1 Les études annuelles des différences régionales des aspects économiques de l'exploitation des transporteurs aériens internationaux constituent une source mondiale, unique et impartiale de données et d'analyses, qui est utilisée par des organisations gouvernementales et des transporteurs aériens internationaux et par les États pour effectuer des analyses économiques de l'exploitation des compagnies aériennes et, plus généralement, pour évaluer les incidences des changements de réglementation, de la planification environnementale et de l'évaluation de l'efficacité des mesures prises pour mettre en œuvre les Objectifs stratégiques de l'OACI. En outre, les données de ces études continuent à servir de base à l'établissement de facteurs de péréquation pour déterminer les recettes provenant des voyages de passagers intercompagnies et pour calculer les taux de base de la poste aérienne. L'OACI obtient des recettes du service de péréquation de l'Association du transport aérien international (IATA) et de l'Union postale universelle (UPU).

4.2 Une restructuration des systèmes logiciels utilisés pour les études a été entreprise vers la fin du présent triennat afin d'accélérer la réalisation de ces études. La restructuration du processus est maintenant terminée et sera mise en œuvre sous réserve de la disponibilité du financement.

4.3 Un appui soutenu a été apporté au GIACC pour les données et les analyses relatives à la consommation de carburant d'aviation et au trafic. Ces données et ces analyses ont servi de base aux délibérations du Groupe en vue de définir et d'approuver des objectifs mondiaux ambitieux, à court, moyen et long terme, en matière d'efficacité du carburant d'aviation.

4.4 Pour appuyer la transition aux systèmes de communication, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM), deux ateliers sur l'élaboration d'une analyse de rentabilisation pour la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ont été tenus à Lima et à Antigua à l'intention des États de la Région Caraïbes et Amérique du Sud.

4.5 À la demande du Conseil de l'OACI, une étude a été lancée en 2008 pour évaluer les besoins mondiaux et régionaux en personnel titulaire de licences et la capacité de formation correspondante. Suite au fort développement du transport aérien entre 2004 et 2007, la demande de personnel titulaire de licence a considérablement augmenté et il est probable qu'elle affichera une tendance exponentielle. L'étude vise à estimer les pénuries de personnel qui pourraient se produire au cours des 20 prochaines années d'après les données et les projections de 2008 fournies par les États membres sur les capacités de formation de leurs organismes de formation agréés.

5. ACTIVITÉS GÉNÉRATRICES DE PRODUITS (RGA)

5.1 Les résultats des sondages effectués auprès des clients en 2009 (voir Appendice), aussi bien des utilisateurs internes que des utilisateurs externes du Programme statistique de l'OACI, montrent, d'après les observations indiquées, que ce programme est une source unique et digne de foi de collecte et d'analyse de données. Depuis la commercialisation de l'ISDB par l'externalisation des ventes à des utilisateurs tiers, le nombre d'abonnés a augmenté et les ventes de statistiques de l'OACI ont produit des recettes annuelles accessoires de l'ordre de 400 000 USD.

5.2 Enfin, l'OACI, en collaboration avec l'Institute of Air and Space Law de l'Université McGill, a organisé une conférence sur le transport aérien et la durabilité (*Air Transport: What Route to Sustainability?*), qui se tiendra les 26 et 27 septembre 2010 et qui devrait accueillir quelque 400 participants.

5.3 Les efforts pour promouvoir de nouveaux produits, tels que les prévisions de trafic à long terme et les besoins en personnel d'aviation titulaire de licences, seront intensifiés en vue d'augmenter les recettes extrabudgétaires. Des événements commerciaux sur le transport aérien seront prévus étant donné que les États membres de l'OACI sont vivement intéressés par les prévisions à un moment où le développement de l'aviation civile subit les effets de conditions économiques difficiles. Dans un environnement de plus en plus commercialisé, les services qui sont actuellement offerts gratuitement (comme les cours de formation personnalisés) pourraient devenir des services payants, les prix étant fixés sur la base de services comparables offerts par d'autres organisations de l'aviation civile. Il est en outre proposé de participer à la fourniture de services consultatifs pour les études de prévisions.

6. TRAVAUX FUTURS

6.1 Parce qu'elles permettent de surveiller les tendances et les faits nouveaux sur la base d'informations quantitatives indépendantes, exactes et actualisées, les bases de données statistiques de l'OACI, ses capacités de prévision et ses ressources en analyse économique sont précieuses pour l'élaboration de programmes axés sur les résultats.

6.2 L'analyse environnementale continuera à être appuyée par la collecte, la production, l'analyse et la diffusion de données précises sur l'aviation, notamment en ce qui concerne la consommation de carburant. Dans le contexte du soutien apporté au CAEP, et afin d'assurer l'harmonisation comme l'a décidé récemment la réunion CAEP/8, le Comité sera invité à examiner la nouvelle méthode de prévision de l'OACI en vue de produire et d'adopter un ensemble de prévisions OACI à long terme sur le trafic.

6.3 Une assistance sera également apportée aux TFG pour l'élaboration de prévisions régionales et d'autres paramètres de planification, comme l'ont demandé leurs PIRG respectives, en tenant compte de la nécessité de regrouper les ressources et de ne tenir à jour qu'un seul ensemble harmonisé de prévisions OACI pour utilisation mondiale et régionale. Le *Manuel de prévision du trafic aérien* (Doc 8991) devra donc être remanié.

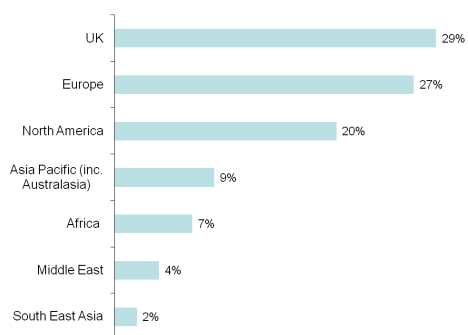
6.4 Pour ce qui est des incidences budgétaires, et comme l'a approuvé le Comité des finances (FIC), l'analyse coûts-avantages effectuée montre que la mise en œuvre des recommandations de STA/10 n'entraînera pas de coûts et qu'elle commencera à produire des bénéfices en 2013. Il faudra donc d'une part prévoir des ateliers de formation régionaux et des séances de formation en cours d'emploi afin d'apporter aux États une assistance technique sur le processus de communication des données et, d'autre part, rééditer le *Manuel du Programme statistique de l'OACI* (Doc 9060). Sous réserve de l'approbation du Comité du transport aérien, la 15^e réunion du Groupe d'experts en statistiques (STAP/15) sera convoquée en 2012 pour faire le point sur l'état de la mise en œuvre des recommandations de STA/10.

APPENDIX

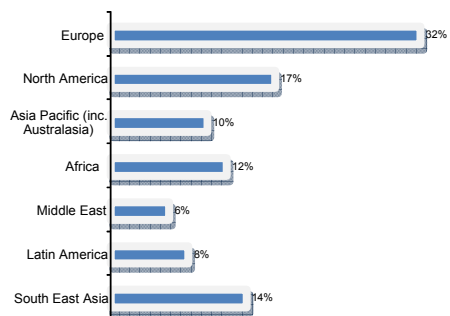
RESPONDENT PROFILE

Region respondent works in

External Users

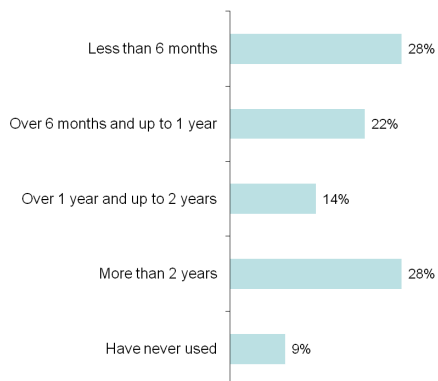


Internal Users

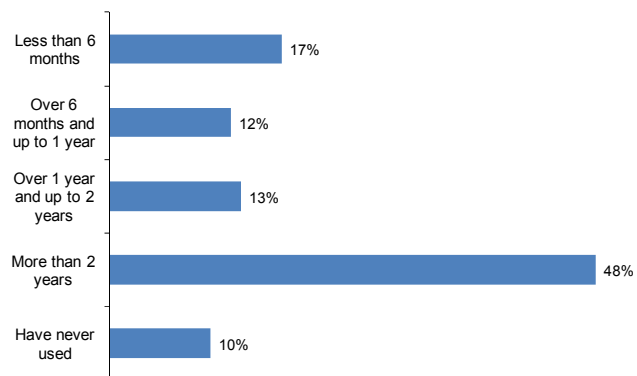


Length of time using ICAOData.com

External Users

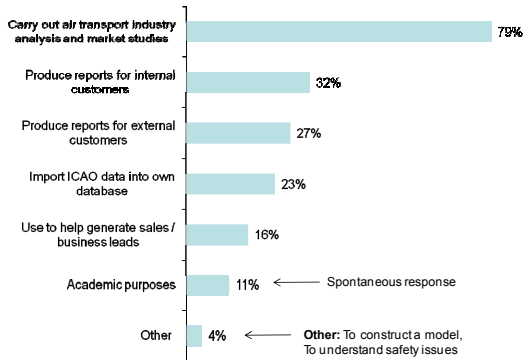


Internal Users

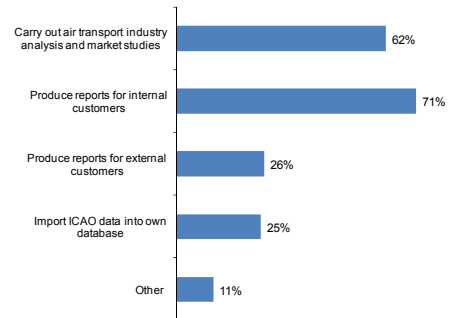


USAGE OF ICAODATA.com

External Users



Internal Users



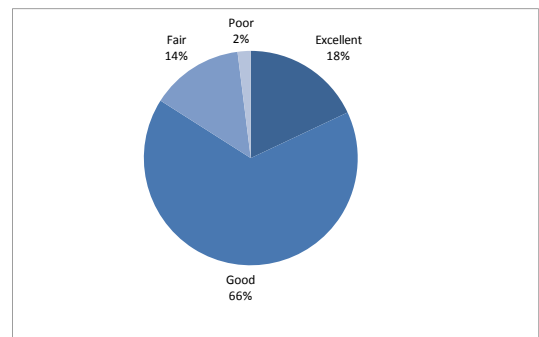
OPINION OF ICAODATA.com

General rating

External Users

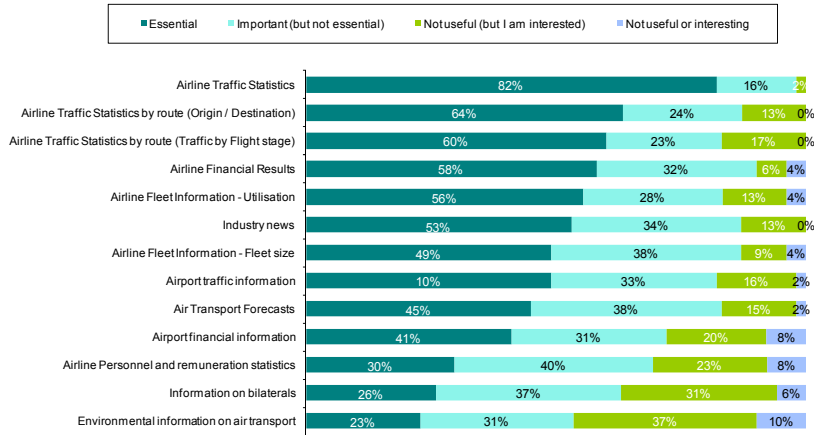


Internal Users



Rating of different types of information according to importance

External Users



Internal Users

