



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 42 : Autres questions de transport aérien

FAITS NOUVEAUX DANS LES PROGRAMMES DE STATISTIQUES ET DE PRÉVISIONS

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note constitue un rapport d'étape sur les travaux accomplis par l'OACI dans le domaine des statistiques, des prévisions, de la planification économique et de l'économie des transporteurs aériens. L'attention du lecteur est appelée sur les progrès constants enregistrés dans la mise en œuvre de la base de données statistiques intégrée (ISDB), qui ont permis l'automatisation des processus et l'établissement de l'unité de stockage de données, qui se sont traduits par des économies de coûts et des contrôles de qualité efficaces, une plus grande rapidité des comptes rendus, et un élargissement de la couverture et de la fonctionnalité du Programme statistique de l'OACI.

Les prévisions à long terme du trafic aérien jusqu'en 2025 ont été établies, et les prévisions à moyen terme pour les périodes 2005-2007 et 2006-2008 ont été publiées sous forme de documents électroniques. Le Groupe de prévisions du trafic (TFG) a tenu des réunions régionales dans les Régions Asie/Pacifique, Caraïbes/Amérique du Sud et Afrique. Une assistance dans le domaine des prévisions et de l'analyse économique a continué à être fournie au Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP).

Le Conseil souligne l'importance pour l'Organisation de faire appel à des outils de mesure et d'évaluation des performances, y compris l'ajustement approprié des ressources de l'Organisation aux Objectifs stratégiques. Dans ce contexte, les bases de données statistiques de l'OACI, ses capacités de prévision et ses ressources en analyse économique seront très utiles pour l'élaboration de programmes, services et compétences axés sur les besoins et les résultats. Les bases de données de l'OACI continueront d'être adaptées, renforcées et harmonisées pour appuyer la mise en œuvre des Objectifs stratégiques, et les tendances et les faits nouveaux seront suivis à partir d'informations quantitatives exactes, actualisées et provenant de sources indépendantes.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à entériner le programme des travaux futurs de l'Organisation dans les domaines des statistiques et des prévisions ;
- b) à inviter les États contractants à soutenir les travaux de l'OACI dans ces domaines et à y collaborer.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail porte sur les méthodes de mesurage et de suivi des performances, ainsi que d'identification des tendances faisant apparaître la nécessité et l'incidence des interventions, notamment par rapport aux Objectifs stratégiques A, C et D.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités dont il est question dans la présente note seront réalisées selon leurs priorités, avec les ressources disponibles dans le budget 2008-2010.
<i>Références :</i>	Doc 9848, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2004)</i> A36-WP/21 — Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

1. INTRODUCTION

1.1 Les activités de l'OACI dans le domaine des statistiques, des prévisions, de la planification économique et de l'économie des transporteurs aériens sont présentées dans les Appendices B, C et G de la Résolution A35-18 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien. Cette résolution demande au Conseil d'établir et de tenir à jour des prévisions à long et à moyen terme des tendances et de l'évolution futures de l'aviation civile, et porte sur les exigences liées à la planification des systèmes de navigation aérienne et sur l'évaluation de l'impact futur de l'aviation civile sur l'environnement.

1.2 La présente note rend compte brièvement des principaux résultats obtenus depuis la 35^e session de l'Assemblée par rapport à la Résolution A35-18, et notamment des gains d'efficacité obtenus grâce à l'automatisation et aux réductions d'effectifs, ainsi que de la production de recettes supplémentaires. Dans une perspective d'avenir, la note identifie les possibilités des ressources statistiques, analytiques et prévisionnelles de l'Organisation pour appuyer son approche fondée sur les performances.

2. BASES DE DONNÉES STATISTIQUES DE L'OACI

2.1 L'actualisation de la base de données statistiques intégrée (ISDB) s'est poursuivie durant les trois dernières années. Cet effort majeur de l'OACI met à la disposition des États contractants et de l'ensemble de l'industrie du transport aérien des statistiques mondiales à jour et fiables sur l'aviation civile. L'Organisation a donc été en mesure d'automatiser certaines fonctions de traitement de données et de réduire les besoins en personnel. Simultanément, il a été possible de proposer aux États et autres clients une interface accessible par le web et des comptes rendus normalisés. Grâce à la coopération des États et d'autres organismes de compte rendu dans la soumission rapide des rapports, l'OACI a pu améliorer sensiblement la ponctualité et la portée des comptes rendus des activités et des tendances de l'aviation civile. Le trafic régulier mondial est désormais couvert à environ 90 % et la plupart des États et des organismes soumettent leurs formulaires sous forme électronique.

2.2 L'accès au site web des statistiques de l'aviation est gratuit et limité aux représentants officiels des administrations nationales des États contractants de l'OACI et des organisations régionales de l'aviation civile. Depuis la fin 2004, l'OACI offre aux usagers tiers un accès à la base de données contre paiement. Elle fournit des données sur les transporteurs aériens à l'Organisation des Nations Unies pour ses publications annuelles et trimestrielles et elle joue un rôle de premier plan dans la collecte et la

diffusion des statistiques aéronautiques afin de préserver l'uniformité des méthodes et d'alléger la charge de compte rendu.

3. PRÉVISIONS DE TRAFIC

3.1 Des prévisions à long terme jusqu'en 2025 ont été élaborées en 2007 pour le trafic aérien régulier de passagers et de fret dans le monde entier et par région d'enregistrement des compagnies aériennes. Des prévisions mondiales de mouvements d'aéronef et des prévisions de trafic de passagers pour les principaux groupes de routes internationales ont aussi été établies. Des prévisions à moyen terme sont établies sur des périodes de trois ans pour le trafic régulier mondial de passagers uniquement, globalement et par région d'enregistrement. Les prévisions élaborées au cours du présent triennat couvrent les années 2005-2007 et 2006-2008. Outre les prévisions de trafic, un aperçu général et mondial des finances des transporteurs aériens a été établi pour chacune des périodes de prévision. Ces prévisions ont été publiées sous forme de documents électroniques dans les *Prévisions de trafic et tendances financières des compagnies aériennes — 2005-2007* (Cir 308), et les *Prévisions de trafic et tendances financières des compagnies aériennes — 2006-2008* (Cir 312).

3.2 Du 27 au 30 juin 2006, en collaboration avec le Conseil international des aéroports (ACI), l'OACI a organisé une conférence sur les perspectives du transport aérien mondial, incluant un atelier d'une demi-journée sur les techniques de prévision et les statistiques, qui a précédé la conférence. Ces événements ont été organisés sur le principe du recouvrement des coûts ; plus de 200 participants y ont assisté.

3.3 Le Secrétariat a continué d'aider les régions à établir des prévisions et autres paramètres de planification requis ou demandés par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) respectifs. Trois réunions du Groupe de prévisions du trafic (TFG) se sont tenues dans les Régions Asie/Pacifique, Caraïbes/Amérique du Sud, et Afrique. Les résultats ont été publiés dans les versions électroniques des *Prévisions de trafic pour la Région Asie/Pacifique, 2006-2020* (Doc 9877), des *Prévisions de trafic pour la Région Caraïbes/Amérique du Sud, 2004-2015* (Doc 9878) et des *Prévisions de trafic pour la Région Afrique-Océan Indien, 2004-2020* (Doc 9879).

3.4 Une aide pour l'établissement de prévisions et l'analyse économique a continué d'être fournie au Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), notamment à son Groupe de soutien sur les prévisions et l'analyse économique (FESG). Durant le présent triennat, cette aide inclut la participation à l'établissement de la méthodologie à utiliser par le CAEP/FESG pour prévoir et modéliser les niveaux futurs de trafic aérien et à communiquer au CAEP des mises à jour régulières sur le développement du trafic et des flottes.

4. ANALYSES ET PLANIFICATION ÉCONOMIQUES

4.1 Conformément à l'Appendice C à la Résolution A35-18, un instrument d'analyse financière a été envoyé aux États pour les aider dans la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM. Cet instrument permet aux utilisateurs d'établir, sous une présentation normalisée, des analyses de rentabilité pour l'amélioration des systèmes de navigation aérienne. Un atelier régional portant sur son utilisation s'est tenu du 23 au 27 juillet 2007 au Bureau régional Asie et Pacifique, à Bangkok (Thaïlande). Un site web protégé a également été créé pour l'échange de connaissances spécialisées dans ce domaine.

4.2 Au sujet de l'Appendice G de la Résolution A35-18, des études se sont poursuivies pendant le triennat concernant les différences régionales dans l'économie de l'exploitation des transporteurs aériens internationaux. Ces études constituent une source de données unique et essentielle, utilisée par des organisations internationales gouvernementales et de transporteurs aériens, ainsi que par des États individuels pour des tâches fondamentales telles que l'évaluation des niveaux de tarifs, l'analyse de l'économie de l'exploitation et, d'une manière plus générale, des conséquences des changements de la réglementation. De plus, les données découlant de ces études permettent d'établir des facteurs pour le partage au prorata des recettes des voyages de passagers intercompagnies et pour le calcul des tarifs de transport aérien de la poste. Le service de péréquation et l'Union postale universelle (UPU) versent des contributions financières à l'OACI pour ces services.

5. TRAVAUX FUTURS

5.1 Le Conseil accorde une importance considérable à la gestion des performances en tant que composante intégrée du Plan d'activités et souhaite que les indicateurs de performances et que les instruments d'évaluation permettent le suivi de l'avancement des tâches ainsi que des performances des individus responsables des tâches annexes. L'introduction d'instruments de mesure et d'évaluation des performances est d'une importance vitale pour aider l'OACI à mesurer les performances de l'Organisation, y compris l'ajustement approprié des ressources de l'Organisation aux Objectifs stratégiques. Dans ce contexte, les bases de données statistiques, les moyens de prévision de l'OACI et les ressources dont elle dispose en matière d'analyse économique seront très utiles pour aider à l'élaboration de programmes, de services et de compétences axés sur les besoins et les résultats.

5.2 Des lignes directrices relatives à l'utilisation des analyses économiques et des bases de données statistiques à l'appui de la mise en œuvre de cette approche de la planification des systèmes de navigation aérienne figurent dans la version préliminaire du document électronique intitulé — *Manual on Global Performance of the Air Navigation System. Part I — Performance-Based Transition Guidelines* (Doc 9883) (disponible en anglais seulement). Le manuel souligne la nécessité de définir des paramètres de soutien, tels que le coût total et la distance totale parcourue, un accord étant indispensable pour des définitions communes de zones géographiques, d'intervalles de temps et autres éléments pour lesquels des données sont recueillies et publiées. Le Doc 9883 évoque la nécessité d'établir des méthodes et des installations et services harmonisés pour la collecte, le traitement, le stockage, l'analyse et la diffusion des données sur les performances. Il est par ailleurs jugé utile de recueillir des données sur les tendances et les scénarios présents et passés et il est admis dans les lignes directrices que, pour certains objectifs de performance les cibles de performance sont fonction des prévisions du trafic/de la demande. Le Doc 9883 envisage que les analystes et les décisionnaires bénéficieront de l'utilisation de méthodologies/modèles d'analyse des causes et des effets bien établis, qui facilitent l'identification des principaux moteurs ayant un impact sur les performances du système.

5.3 Le Conseil veillera à ce que les travaux de l'OACI relatifs aux programmes de statistiques et de prévisions soient également pertinents à d'autres Objectifs stratégiques. Ainsi, en appliquant l'approche fondée sur les performances à toutes les tâches liées à la sécurité, l'on prévoit un élargissement du simple contrôle de l'application des normes techniques à une approche systémique, fondée sur les performances. Il est admis que les moyens de mesurage et de suivi des performances de sécurité sont indispensables au succès à venir du système de navigation aérienne, en constant développement.

5.4 Le Conseil reconnaît qu'il est nécessaire d'harmoniser les définitions et de consolider la qualité et la pertinence des données relatives à la sécurité conservées par l'OACI, ainsi que d'utiliser les

capacités analytiques de l'Organisation pour mettre en lumière les domaines où les interventions auront le plus grand effet. Le Conseil compte que ces activités permettront d'obtenir des indicateurs de sécurité conçus pour surveiller les progrès accomplis dans le traitement des risques critiques de sécurité et pour mettre en lumière des améliorations notables sur le plan statistique. L'objectif sera d'identifier les circonstances graves et défavorables et de permettre de prendre à temps des mesures correctrices. Ces activités contribueront à une élaboration plus poussée des objectifs de performances, à la définition de nouveaux objectifs de performances et à l'identification des besoins en données. Le Conseil continuera donc de chercher des façons productives d'utiliser ses ressources dans ses programmes de statistiques et de prévisions afin de poursuivre la mise en œuvre de l'Objectif stratégique A — Sécurité et, dans le même ordre d'idées, de l'Objectif stratégique B — Sûreté.

5.5 Les programmes de statistiques et de prévisions de l'OACI serviront également de soutien à la mise en œuvre de l'Objectif stratégique C — Protection de l'environnement, pour la collecte, la production, l'analyse, l'harmonisation, l'échange et la diffusion de données exactes et à jour sur l'environnement en aviation. En outre, ils apporteront des informations sur les tendances dans l'aviation civile et sur l'incidence économique des interventions destinées à appuyer la protection de l'environnement. Une assistance sera notamment fournie au Groupe de soutien sur les prévisions et l'analyse économique (FESG), qui a pour tâche d'établir et de tenir à jour les bases de données requises pour fournir une structure, effectuer des analyses économiques, établir des prévisions de la croissance des flottes et assister d'autres groupes de travail du CAEP.

5.6 Le Conseil continuera à aligner, à renforcer et à harmoniser ses bases de données statistiques pour appuyer la mise en œuvre des Objectifs stratégiques, et il surveillera les tendances et les faits nouveaux en se fondant sur des renseignements quantitatifs exacts, à jour et provenant de sources indépendantes. Il entreprendra des travaux pour faciliter une compréhension partagée et cohérente de l'avenir et des répercussions des contraintes et des interventions. Enfin, le Conseil emploiera ces ressources pour établir de meilleures méthodes de prise en compte de l'incertitude et des risques car ces facteurs sont liés à l'approche prospective fondée sur les performances.