



**NOTE DE TRAVAIL**

**DIXIÈME SESSION DE LA DIVISION DES STATISTIQUES**

**Montréal, 23 – 27 novembre 2009**

**Point 2 : Données de trafic des transporteurs aériens et statistiques de courants de trafic**

**EXAMEN DES RÈGLES SUR LA PUBLICATION ET LES DONNÉES  
D'ORIGINE ET DE DESTINATION PAR VOL (OFOD)**

(Note présentée par le Secrétariat)

**SOMMAIRE**

La série des données OFOD est la seule série de statistiques de l'OACI dont la publication fait l'objet de restrictions, tant quant au contenu qu'aux dates de diffusion. Les restrictions sur ce qui peut être publié ont un effet particulièrement néfaste sur l'intérêt des données dont les États contractants peuvent disposer. La quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques (STAP/14) a noté que ces restrictions étaient destinées initialement à être temporaires. Elle a donc recommandé de lever les restrictions relatives aux paires de villes qui peuvent être publiées et de ramener le délai de publication d'un an à six mois après la fin de la période visée.

Actuellement, l'OACI n'établit de prévisions que sur le trafic régulier. Au début de 2009, elle a commencé à restructurer ses activités de prévision de façon à en arriver à produire des prévisions portant sur l'ensemble du trafic (régulier et non régulier) par groupe de routes. La Réunion STAP/14 a recommandé qu'à cette fin, on étende au trafic international non régulier les données OFOD actuellement recueillies au moyen du Formulaire B.

La suite proposée à la Division figure au paragraphe 6.

**1. INTRODUCTION**

1.1 La collecte de statistiques d'origine et de destination par vol (OFOD) a débuté après que le Conseil eut approuvé la Recommandation 18 de la sixième session de la Division des statistiques (STA/6) en 1975. Dès le début, des restrictions ont été imposées à la publication des données recueillies, étant entendu que ces restrictions seraient levées en fonction des résultats du programme.

1.2 Bien qu'il ait été régulièrement admis que la levée des restrictions augmenterait l'utilité du programme, et malgré de nombreuses consultations des États sur des options de publication moins

restrictives, les réunions successives du Groupe d'experts et de la Division (la dernière étant la neuvième réunion de la Division des statistiques [STA/9] en 1997) n'ont pu s'entendre sur des modifications notables des restrictions.

1.3 La Division pourra noter que la série OFOD est la seule série de données recueillies dans le cadre du Programme de statistiques de l'OACI qui comporte des restrictions quant aux données à publier et au moment de leur publication.

1.4 Par ailleurs, à partir de 1970, la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) a recueilli des données d'origine et de destination par vol sur les services internationaux non réguliers à destination, en provenance et à l'intérieur de l'Europe, complétant ainsi les données sur les services réguliers recueillies par l'OACI pour le marché européen. En 1997 cependant, les directeurs généraux de la CEAC ont décidé d'annuler le programme de la CEAC sur les statistiques, privant ainsi l'OACI de renseignements supplémentaires sur le marché européen des voyages par avion. Il a été estimé que les transporteurs aériens ayant leur établissement principal en Europe représentent encore quelque 83 % du trafic international non régulier total.

## 2. DESCRIPTION, CONTENU, UTILISATIONS POSSIBLES ET LIMITES DE LA SÉRIE OFOD

2.1 Actuellement, quelque 86 États comptant pour environ 86 % du trafic international régulier total communiquent des données de trafic sur le Formulaire B. Ces données correspondent à quelque 17 190 paires de villes individuelles. Malheureusement, par suite d'une des restrictions imposées [cf. 3.1 a)], on ne peut publier qu'environ 36 % de ces paires de villes au bénéfice des États contractants et de tiers.

2.2 On notera que les données OFOD ne reflètent pas les origines et destinations véritables. Elles n'indiquent que l'origine et la destination d'un passager ou d'un envoi (fret et poste) correspondant à une partie du document de voyage. Dans le cas des passagers, il s'agit de l'origine et de la destination correspondant à un coupon de vol du billet. Or il n'est pas possible de relier ces coupons pour constituer un itinéraire et donc, pour ce qui est des statistiques, chaque coupon représente un nouveau passager et on perd l'origine et la destination véritables du voyage. Les données OFOD représentent simplement l'origine et la destination de passagers sur des vols directs. Elles sont utiles pour comparer les parts de marché et les dessertes du moment, mais elles sont inutiles pour déterminer des marchés potentiels qui ne sont encore accessibles que par des vols de correspondance.

2.3 Depuis la création de la collecte des données OFOD, il est facile d'analyser à l'aide d'un ordinateur personnel les renseignements sur les dessertes des transporteurs réguliers, tels que les proposent OAG Aviation Solutions et Innovata sur CD. Même si ces renseignements ne concernent que des paramètres opérationnels, on peut aisément s'en servir pour calculer des parts de marché sur la base du nombre de sièges offerts. De plus, comme ces bases de données contiennent des renseignements sur les droits de trafic, on peut évaluer la capacité offerte sur les secteurs de vol en cinquième liberté.

## 3. RÈGLES DE PUBLICATION

3.1 Les règles de publication actuelles prévoient :

- a) qu'on ne peut pas publier de statistiques sur une paire de villes si l'on n'a pas reçu de compte rendu pour au moins deux transporteurs de deux États différents pour ladite paire de villes ;
- b) que l'on ne peut publier de données :
  - 1) que si les données communiquées représentent 84 % du trafic international régulier du monde pendant la période visée, ou
  - 2) qu'un an après la fin du trimestre considéré, selon ce qui survient en premier.

3.2 Par souci de simplicité, et pour permettre aux utilisateurs d'avoir un calendrier de publication précis, la date de publication est actuellement fixée à un an après la fin de la période sur laquelle portent les données.

#### **4. ACCÈS AUX DONNÉES D'ORIGINE ET DE DESTINATION VÉRITABLES**

4.1 Il est maintenant possible de se procurer des données d'origine et de destination véritables en recourant à des sources telles que les Market Information Data Tapes (MIDT) disponibles auprès des Global Distribution Systems (GDS) ou les renseignements sur le trafic passagers PaxIS que l'IATA tire des données comptables recueillies dans le cadre du Plan de règlement bancaire (BSP), même si cela est relativement coûteux. En conséquence, il ne se justifie plus vraiment de restreindre la publication aux paires de villes sur lesquelles au moins deux États ont communiqué des données en raison de craintes d'ordre commercial, puisqu'on peut trouver ailleurs des données sur l'origine et la destination véritables.

4.2 Dans les formulaires statistiques de l'OACI sur les transporteurs aériens, toutes les données à communiquer sont celles du transporteur exploitant. Cela veut dire que, vu l'usage intensif du partage de code, les statistiques communiquées pour un certain nombre de paires de villes correspondent déjà entièrement ou partiellement à des données concernant deux transporteurs (l'exploitant et celui qui commercialise) de deux États différents.

4.3 *Recommandation de la quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques (STAP/14-1).* Le Groupe d'experts est convenu des suggestions présentées ci-dessus et il a noté en particulier que les données accessibles commercialement ne faisaient l'objet d'aucune restriction. Il a par conséquent recommandé 1) d'éliminer toute restriction relative à la sélection des paires de villes à publier [par. 3.1, alinéa a) ci-dessus] et 2) de ramener le délai de publication de 12 à 6 mois [par. 3.1, alinéa b)].

#### **5. PRISE EN COMPTE DU TRAFIC NON RÉGULIER**

5.1 Quand le « troisième paquet » de libéralisation de l'Union européenne (UE) est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1993, il a mis fin à la distinction entre services réguliers et services non réguliers du point de vue de l'autorité exploitante, et l'immense majorité des vols non réguliers du monde ne sont plus distingués des vols réguliers pour ce qui est de la réglementation. Pendant STA/9, quelques États de l'UE ont demandé de supprimer ce type de distinction des formulaires de compte rendu étant donné que la façon dont les données de ces États sont communiquées est laissée à la discrétion de l'exploitant. Les États qui, dans une perspective réglementaire, faisaient encore cette distinction ont cependant insisté pour la maintenir.

5.2 Le flou des définitions concernant les transporteurs aériens d'une région qui a traditionnellement eu la plus large part du trafic non régulier a créé un problème : à quelques reprises en effet, ces 10 dernières années, il y a eu un transfert marqué des données des vols non réguliers vers les services réguliers quand d'importants exploitants de vols non réguliers de l'UE ont décidé de classer toutes leurs données dans les services réguliers, ce qui s'est traduit par une hausse apparente de ces services dans la région Europe.

5.3 L'OACI se sert des données communiquées sur le Formulaire B pour établir des prévisions de trafic dans le monde par région et par marché. Ces prévisions risquent d'être faussées par l'éventuelle instabilité persistante des chiffres du trafic de l'Europe due à l'impossibilité de distinguer clairement le trafic régulier du trafic non régulier du point de vue des statistiques.

5.4 Un moyen d'éviter ce risque consiste à consigner sur le Formulaire B les données de trafic OFOD des vols non réguliers. Autrefois, la CEAC rassemblait ces données pour la région Europe. Ce n'est plus le cas (cf. par. 1.4). La plupart des États de l'UE disposent pourtant de ces données puisqu'ils sont tenus de les communiquer à l'UE, mais pas nécessairement dans le même format que ce que demande l'OACI. Il se peut que certains États ne rassemblent pas de données OFOD sur les vols non réguliers, mais le nombre de ceux qui le font serait suffisant pour que, avec l'apport de l'UE, la plupart des vols non réguliers soient pris en compte.

5.5 Aujourd'hui, l'OACI n'établit de prévisions que pour le trafic régulier. Au début de 2009, l'Organisation a entrepris de restructurer ses activités de prévision de façon à en arriver à produire des prévisions portant sur l'ensemble du trafic (régulier et non régulier) par groupe de routes.

5.6 *Recommandation de la quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques (STAP/14-1).* Le Groupe d'experts a reconnu que l'ajout du trafic non régulier serait utile pour permettre d'avoir une vue globale du trafic. Il est aussi convenu que le fait d'étendre la collecte de ces données au trafic non régulier n'imposerait pas de contrainte supplémentaire aux États. On trouvera en appendice un Formulaire B révisé.

## 6. SUITE PROPOSÉE À LA DIVISION

6.1 Au sujet de la collecte des données d'origine et de destination par vol (OFOD) au moyen du Formulaire B, la Réunion est invitée :

- a) à éliminer toutes les restrictions de publication relatives à la sélection des paires de villes pour cette collecte de données [par. 4.3, recommandation 1) ] ;
- b) à convenir que toutes les données communiquées seront publiées six mois après la fin du trimestre sur lequel elles portent [par. 4.3, recommandation 2) ] ;
- c) à élargir cette collecte de données de façon qu'elle porte à la fois sur le trafic aérien payant international régulier et non régulier (par. 5.6).

-----

