



NOTE DE TRAVAIL

DIXIÈME SESSION DE LA DIVISION DES STATISTIQUES

Montréal, 23 – 27 novembre 2009

Point 4 : Données de trafic d'aéroport

EXAMEN DES DONNÉES DE TRAFIC D'AÉROPORT

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

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 quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques (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 l'ACI dans la définition du transport aérien commercial pour ce qui est des taxis aériens, la réunion STAP/14 a recommandé que ces vols soient identifiés explicitement, afin que l'OACI et les États contractants puissent comparer les données de trafic de différents aéroports communiquées aux deux organismes. Enfin, la présente note propose que la Division recommande de recueillir auprès des aéroports des données d'origine et de destination du trafic régulier et non régulier.

La suite à donner par la Division figure au paragraphe 6.

1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI collecte des données de trafic d'aéroport à l'aide du Formulaire I du transport aérien depuis 1960. Dès le début, cette collecte de données s'est circonscrite aux grands aéroports internationaux. Cependant, pour établir les prévisions et planifier l'infrastructure, il faut considérer l'ensemble du système de transport aérien et non seulement sa composante internationale, car des changements marquants dans l'un peuvent avoir une incidence sur l'autre. Par ailleurs, en limitant la présente collecte de données aux aéroports ayant un trafic international important, l'actuel critère de sélection de l'OACI risque d'exclure d'autres aéroports importants, comme celui de Tokyo-Haneda. Par conséquent, il serait souhaitable d'élargir la collecte de données de trafic aérien pour inclure les aéroports de chaque État contractant qui ont un trafic intérieur important vu que les critères de sélection actuels n'exigent pas la communication de ces données.

2. CRITÈRES DE SÉLECTION POUR LA COMMUNICATION DES RENSEIGNEMENTS

2.1 Les critères de sélection de base du Formulaire I doivent être envisagés dans le contexte historique de 1960, c'est-à-dire à une époque où les données devaient être traitées manuellement. Il fallait, de ce fait, circonscrire ces données aux grands aéroports internationaux d'un État. Cependant, avec les moyens actuels de transmission et de téléchargement des données et les faibles coûts de stockage de l'information, le volume des données à traiter ne devrait plus être une contrainte.

2.2 Les critères de sélection actuels indiquent que les États contractants doivent communiquer les statistiques de trafic pour chacun des aéroports de leur territoire ouverts au trafic commercial international, c'est-à-dire :

- a) pour un aéroport principal ayant un trafic combiné égal à au moins 90 % du total des unités¹ de trafic commercial international (régulier et non régulier) de tous les aéroports de cet État ; ou
- b) pour un aéroport qui enregistre au moins 1 000 unités de trafic international par an, selon ce qui est le moins restrictif.

2.3 La neuvième réunion de la Division des statistiques (STA/9) a ajouté le critère b) ci-dessus au critère original a) afin d'inclure les grands aéroports régionaux des principaux États contractants qui échappaient à la règle des 90 %.

2.4 Afin d'obtenir des données supplémentaires sur les grands aéroports qui assurent seulement ou essentiellement des services intérieurs, le Secrétariat, se fondant sur la brève analyse effectuée par l'OACI sur les services réguliers des transporteurs aériens en 2008, a proposé d'inclure des critères semblables à a) ci-dessus pour tous les aéroports de l'État qui ont un trafic combiné égal à au moins 90 % du total des unités de trafic commercial (régulier et non régulier).

2.5 *Recommandations de la quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques [STAP/14-3 a)]* : le Groupe d'experts a noté que, pour les États ayant un nombre relativement élevé d'aéroports, un seuil de 90 % risquait d'augmenter considérablement le nombre d'aéroports à inclure dans les statistiques. Le Groupe d'experts a donc recommandé de réduire le seuil de 90 % à 80 % du total des unités de trafic commercial (régulier et non régulier) de tous les aéroports d'un État qui n'étaient pas pris en compte par les critères sur les aéroports internationaux (voir ci-dessus). On trouvera à l'Appendice A la proposition de modification des critères de sélection figurant dans le Formulaire I.

3. DÉFINITIONS

3.1 Le Secrétariat a examiné les définitions du Formulaire I par rapport à celles du Conseil international des aéroports (ACI) et aux activités aériennes traitées dans la note STA/10-WP/7 afin de les uniformiser.

3.2 Par comparaison à l'OACI, l'ACI utilise un formulaire abrégé pour sa collecte de données, puisque certains des points figurant dans le Formulaire I ont été groupés. En conséquence, la somme équivalente des chiffres soumis à l'OACI devrait être comparable aux chiffres publiés pour le même aéroport par l'ACI. Cependant, il y a une différence en ce qui concerne les données sur les taxis

¹ Une unité de trafic équivaut à 1 000 passagers ou 100 tonnes de fret ou de poste ; à cette fin, le trafic en transit direct n'est pas pris en compte.

aériens. L'ACI inscrit ces données sous Aviation générale et autres mouvements, alors que pour l'OACI les taxis aériens relèvent des vols commerciaux non réguliers ; l'actuelle définition de l'OACI le sous-entend², mais ne l'indique pas formellement. Par ailleurs, les « vols d'agrément » semblent avoir été omis de la définition³ actuelle d'*autres mouvements*.

3.3 *Recommandations de la quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques [STAP/14-3 b)]* : le Groupe d'experts a recommandé de modifier les définitions des vols non réguliers en identifiant explicitement les taxis aériens (et les vols d'aviation d'affaires commerciale⁴) et en incluant les vols d'agrément dans la définition des autres mouvements d'aéronefs.

4. SEGMENTATION DES DONNÉES

4.1 Le Formulaire I demande que les données de trafic soient réparties en :

A – Transport aérien commercial
 International régulier
 International non régulier
 Intérieur régulier et non régulier

B – Autres mouvements

4.2 Tel qu'indiqué plus haut, l'OACI et l'ACI n'inscrivent pas les données sur les taxis aériens sous la même rubrique. Afin de faciliter les choses pour l'OACI, les États contractants et les autres usagers devraient comparer les deux ensembles de données, et il est proposé que les données sur les taxis aériens (et les vols d'aviation d'affaires commerciale) soient incluses dans les données communiquées pour les vols internationaux et intérieurs non réguliers.

4.3 Par ailleurs, du point de vue de la prévision et de la planification de l'infrastructure, il est important de différencier les taxis aériens des autres vols non réguliers, car ils peuvent compter pour un nombre important de mouvements mais représenter seulement le transport d'un volume de trafic relativement faible. De plus, leur effet cumulatif sur l'environnement peut s'avérer bien moindre que celui d'aéronefs à réaction plus grands généralement utilisés pour les vols non réguliers.

4.4 *Recommandations de la quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques [STAP/14-3 c)]* : le Groupe d'experts a noté qu'il était important de recueillir des données sur les taxis aériens malgré la difficulté d'obtenir des statistiques sur les passagers dans cette catégorie. Il a également noté que les États définissaient les taxis aériens différemment et que la conception des services de taxi aérien était différente d'un État à l'autre. La définition des vols payants de taxi aérien recommandée par le Groupe d'experts (Recommandation STAP/14-9) sera traitée dans le cadre de l'examen de la note STA/10-WP/7.

² Les vols internationaux non réguliers comprennent les mouvements de passagers (et de charges) 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 exécutés dans le cadre de voyages « tout compris » qui ne figurent pas déjà sous la rubrique des services réguliers, et aux vols décommercialisés.

³ Comprend tous les mouvements d'aéronef, autres que les mouvements du transport aérien commercial. Prend en compte les activités commerciales telles que l'épandage aérien, la photographie aérienne, la formation des pilotes (écoles de pilotage), les vols d'affaires, ainsi que les mouvements d'aéronefs militaires.

⁴ Les vols d'aviation d'affaires commerciale seront aussi inclus dans cette définition si la Recommandation STAP/14-9 traitée dans la note WP/7 est approuvée par la Division.

4.5 Le Groupe d'experts a aussi recommandé de recueillir des données sur les vols de taxi aérien (et les vols d'aviation d'affaires commerciale). Il a été proposé qu'afin de ne pas surcharger les États avec des changements dans les formulaires mensuels de communication des renseignements, ces données soient inscrites à part dans le Formulaire I-S annuel. L'Appendice B montre comment le formulaire pourrait être modifié pour satisfaire à cette exigence.

5. COLLECTE DES DONNÉES D'ORIGINE ET DE DESTINATION (O/D)

5.1 L'OACI recueille actuellement des données d'origine et de destination par vol (OFOD) pour les vols réguliers internationaux à l'aide du Formulaire B. Dans la note STA/10-WP/8, la Division, sur la recommandation du Groupe d'experts [Recommandation STAP/14-16 c)], est invitée à envisager d'inclure des données de trafic sur les services non réguliers dans le Formulaire B, dans lequel les États communiquent des données par transporteur aérien ou groupe de transporteurs aériens. L'un des problèmes que cela pose est que l'OACI ne peut pas évaluer le volume total de trafic aérien en provenance et à destination d'une ville à moins de recevoir des données de tous les transporteurs aériens qui exploitent des vols en partance ou à destination de cette ville.

5.2 Beaucoup d'États contractants ont des données de trafic d'aéroport par origine et par destination (O/D). Ces données constituent l'épine dorsale de toute méthodologie visant à produire des prévisions de trafic par groupe de routes et par marchés. Même si les données de trafic communiquées dans le Formulaire B et les données de trafic d'aéroport ne sont pas identiques, la possibilité d'accéder aux données de trafic d'aéroport O/D permettrait à l'OACI de valider et, si nécessaire, de compléter les données communiquées dans le Formulaire B. Cette information est nécessaire pour répondre à la demande de nouvelles activités de prévision de trafic à l'OACI.

5.3 *Recommandations de la quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques [STAP/14-3 d)]* : à l'issue de l'examen de cette question, le Groupe d'experts est convenu qu'il fallait recueillir des données O/D auprès des aéroports. Il a cependant constaté que ces données n'étaient pas généralement disponibles. C'est pourquoi il a proposé que, dans un premier temps, l'OACI ne recueille que les données de trafic d'aéroport pour un vol depuis le décollage jusqu'au premier atterrissage (sans tenir compte des escales techniques), tout en reconnaissant que les données recueillies de cette façon ne montreront pas les données de trafic O/D, mais plutôt le trafic à bord d'un aéronef pour tous les vols réguliers et non réguliers sans escale en partance ou à destination de l'aéroport considéré.

6. SUITE À DONNER PAR LA DIVISION

6.1 La Division est invitée à recommander que, pour ce qui est du 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 (paragraphe 2.5 et Appendice A) ;
- 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 (paragraphe 3.3) ;

- 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 (paragraphe 4.5 et Appendice B) ;
- d) collecte les données de trafic 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 (paragraphe 5.3).

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 ¹
7. Vols de taxi aérien (et vols d'aviation d'affaires commerciale) ²

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). Inscrire 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

Inscrire 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 ».