



NOTE DE TRAVAIL

DIXIÈME SESSION DE LA DIVISION DES STATISTIQUES

Montréal, 23 – 27 novembre 2009

Point 12 : Collecte, analyse et diffusion

**EXAMEN DE LA SITUATION ACTUELLE DES COMPTES RENDUS
DES TRANSPORTEURS AÉRIENS COMMERCIAUX**

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note porte sur les statistiques recueillies par l'OACI au moyen des formulaires du transport aérien portant sur les transporteurs aériens commerciaux. La note décrit ce programme particulier, ses principaux usages et sa couverture de compte rendu, ainsi que les avantages potentiels de l'application des nouvelles procédures de compte rendu dont l'objectif est d'améliorer la couverture et l'utilité des données recueillies.

La suite à donner par la Division figure au paragraphe 7.

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note contient une description détaillée des formulaires de compte rendu soumis par les transporteurs aériens, de leurs principaux usages et de la couverture de compte rendu.

**2. TRAFIC DES TRANSPORTEURS AÉRIENS
COMMERCIAUX - FORMULAIRE A**

2.1 *Description des données recueillies* : Les statistiques de trafic (régulier et non régulier) des compagnies aériennes sont recueillies au moyen du Formulaire A, qui est soumis sur une base mensuelle. Les données recueillies par ce formulaire au cours de la période de trois ans s'achevant en 2007 représentaient en moyenne environ 96 % du nombre total de tonnes-kilomètres réalisées (TKR) dans le monde. Environ 21 % du trafic total signalé étaient réalisés par des transporteurs aériens non membres de l'IATA.

2.2 *Usages connus des données recueillies* : Ces données sont parmi celles qui sont les plus utilisées à l'OACI et dans l'ensemble de la communauté de l'aviation. Des demandes à leur sujet sont soumises régulièrement par les États contractants, les services gouvernementaux, les associations

régionales et internationales de transporteurs aériens, les instituts de formation, les chercheurs/consultants, les constructeurs d'aéronefs/moteurs d'aviation et les médias. Ces données figurent également parmi les séries de données les plus populaires sur le site web commercial de l'OACI, OACIdata.com. Mais l'aspect le plus important est que ces données sont utilisées de façon extensive à l'OACI pour de nombreuses applications : analyses, prévisions et planification du trafic et de la capacité de l'industrie; calcul des contributions des États contractants au budget de l'OACI; analyse des tendances des taux d'accidents d'aviation mortels; corrélation entre les résultats des audits de la supervision de la sécurité et des taux d'accident d'aviation; indicateurs pour la protection de l'environnement; indicateurs d'efficacité; briefings du Président du Conseil et du Secrétaire général; et principaux communiqués de presse de l'OACI sur la situation de l'industrie.

3. STATISTIQUES DES COURANTS DE TRAFIC

3.1 Trafic d'origine et de destination par vol (OFOD) - Formulaire B

3.1.1 *Description des données recueillies* : Les statistiques OFOD de chaque compagnie aérienne assurant des services aériens réguliers internationaux sont recueillies sur une base trimestrielle au moyen du Formulaire B. Les données recueillies par ce formulaire au cours de la période de trois ans s'achevant en 2007 représentaient en moyenne quelque 89 % du nombre total international de passagers-kilomètres réalisés (PKR) dans le monde.

3.2 Trafic par étape (TFS) - Formulaire C

3.2.1 *Description des données recueillies* : Les statistiques de trafic par étape de vol (régulier international) pour chaque compagnie aérienne assurant des services aériens réguliers internationaux sont recueillies sur une base annuelle au moyen du Formulaire C. Les données recueillies par ce formulaire au cours de la période de trois ans s'achevant en 2007 représentaient en moyenne quelque 86 % du nombre total international de passagers-kilomètres réalisés (PKR) dans le monde.

3.2.2 *Usages connus des données recueillies* : Ensemble de la communauté aéronautique; États contractants, aux fins d'analyses économiques, en particulier dans le cadre de négociations d'accords bilatéraux; et constructeurs de cellules et de moteurs d'aviation aux fins d'analyses des marchés.

3.2.3 *Analyse de l'OACI* : Les données TFS sont utilisées de façon extensive pour des analyses des exploitations des transporteurs aériens en conjonction avec leurs recettes et leurs coûts par route. Par ailleurs, ces données, ainsi que les données sur les flots de trafic des Formulaires B et C, seront les pierres angulaires de la nouvelle méthodologie de prévision que l'OACI a adoptée et qu'elle appliquera en 2010. Ces données sont également cruciales dans la détermination des rapports entre les chargements de passagers et de fret par type d'aéronef sur chaque groupe de routes et dans l'établissement des coefficients de remplissage utilisés dans l'outil mis au point par l'OACI pour calculer les émissions de carbone par les aéronefs qui peuvent être imputées aux passagers et au fret sur chaque vol.

4. MATÉRIEL VOLANT ET PERSONNEL DES TRANSPORTEURS AÉRIENS - FORMULAIRES D

4.1 *Description des données recueillies* : Les informations sur le matériel volant et le personnel des exploitants de services aériens réguliers et non réguliers sont recueillies sur une base annuelle au moyen du Formulaire D. La 1^{re} Partie du formulaire couvre les données sur le matériel volant

de la compagnie aérienne/l'exploitant, ventilées par type d'aéronef, indiquant le constructeur et le modèle, les changements dans le nombre d'aéronefs durant l'année, la taille des appareils en terme de capacité (nombre de sièges) et de masse maximale au décollage (MTOM) (tonnes), ainsi que les données d'utilisation pour chaque type d'aéronef en termes de départs, d'heures de vol, de kilomètres parcourus et de jours de disponibilité. La 2^e Partie du formulaire contient les données sur le personnel des transporteurs, ventilées en catégorie de personnel et en dépenses annuelles pour le personnel des transporteurs réguliers. Les données recueillies par ce formulaire au cours de la période de trois ans s'achevant en 2007 représentaient en moyenne quelque 83 % du nombre de tonnes-kilomètres réalisées (TKR) sur des vols réguliers dans le monde.

4.2 *Usages connus des données recueillies* : Ces données sont utilisées de façon intensive à des fins d'analyse. C'est la seule collecte de données connue qui porte sur l'utilisation des aéronefs et du personnel aéronautique dans le monde. Ces données sont donc idéales pour établir les valeurs de référence et des analyses de la productivité. Par ailleurs, les données d'utilisation tirées de ces informations aideront l'OACI à établir ses prévisions des parcs aériens. L'OACI s'en sert également pour estimer les besoins en personnel qualifié, tel que les pilotes et le personnel d'entretien, par rapport à la croissance prévue du trafic et aux acquisitions d'appareils planifiées. Les données de ce formulaire peuvent servir également à contre-vérifier les données recueillies à d'autres fins, telles que la base de données sur l'immatriculation des aéronefs civils (voir STA/10-WP/18), le Questionnaire sur l'activité aéronautique de l'État (SAAQ) et la collecte prévue de données sur le personnel civil titulaire de licences (voir STA/10-WP/20). À propos de cette collecte, les données du Formulaire D aideront également l'OACI à déterminer les facteurs limitatifs de la croissance potentielle du trafic en raison de l'absence de personnel qualifié. Enfin, les données recueillies au moyen du Formulaire D seraient particulièrement utiles pour les activités de modélisation dans la protection de l'environnement en conjonction avec les informations à obtenir sur la consommation de carburant des aéronefs (voir STA/10-WP/21).

5. RENSEIGNEMENTS FINANCIERS DES TRANSPORTEURS AÉRIENS COMMERCIAUX - FORMULAIRE EF

5.1 *Description des données recueillies* : Les données statistiques financières (recettes et dépenses, actif et passif) des transporteurs aériens sont recueillies sur une base annuelle au moyen du Formulaire EF. Les données recueillies par ce formulaire au cours de la période de trois ans s'achevant en 2007 représentaient en moyenne quelque 87 % du nombre de tonnes-kilomètres réalisées (TKR) dans le monde.

5.2 *Usages potentiels connus de la collecte* : Le formulaire est relativement détaillé et contient des informations sur les différents éléments de recettes et de dépenses normalement couverts de manière très globale dans les rapports annuels des transporteurs aériens ou d'autres sources. Les données recueillies par ce formulaire sont donc particulièrement importantes pour l'établissement d'analyses financières et la détermination des tendances de rentabilité des transporteurs aériens.

5.3 *Ensemble de la communauté aéronautique* : États contractants, services gouvernementaux, associations régionales et internationales de transporteurs aériens, instituts de formation, chercheurs/consultants, constructeurs d'aéronefs et de moteurs d'aviation aux fins d'évaluation comparative, et aux fins d'analyses économiques et financières. *Analyse de l'OACI*: Analyse de la situation financière des compagnies aériennes, estimations financières et prévisions et planification. Ces données sont également utilisées de façon étendue pour obtenir des indicateurs de rentabilité de haut niveau, pour le rapport annuel du Conseil, les communiqués de presse importants et les comptes rendus/briefings du Président du Conseil et du Secrétaire général. Les données des Formulaires A et EF

permettent également de calculer le taux minimum annuel de rémunération de transport pour l'Union postale universelle (UPU).

6. COUVERTURE ET PROCESSUS DE COMPTE RENDU

6.1 La couverture des formulaires de compte rendu des transporteurs aériens et leurs usages sont plus ou moins liés à la complexité de chaque formulaire, à la quantité de données à communiquer et à la fréquence des soumissions. À la dernière réunion de la Division, plusieurs mesures ont été prises pour réduire le nombre de formulaires en les fusionnant, comme cela a été le cas des Formulaires A, D et EF, afin d'alléger la charge de travail des services responsables de leur soumission. En outre, le Secrétariat s'est particulièrement efforcé d'obtenir des services de compte rendu qu'ils soumettent les données demandées sous forme électronique, pour les télécharger ensuite dans la Banque de données statistiques intégrée (ISDB) avec une intervention manuelle minimale. Une analyse des données reçues montre que depuis la dernière réunion de la Division en 1997, le Secrétariat traite 32 % de formulaires de compte rendu de plus qu'il y a dix ans. Cette croissance s'explique en partie par une augmentation du nombre de transporteurs, et en partie par la pratique active de l'OACI de suivre la soumission des formulaires et d'envoyer des rappels aux retardataires. D'un autre côté, l'augmentation importante du nombre de formulaires traités par un effectif réduit souligne la productivité accrue du personnel grâce surtout aux meilleurs outils informatiques mis à sa disposition.

6.2 Fréquence de soumission des formulaires de compte rendu

6.2.1 Étant donné la fréquence des soumissions et la couverture des formulaires de compte rendu, il n'est généralement pas jugé nécessaire d'apporter de modification au processus. Les seules exceptions sont les Formulaires A et EF. Les données sur les recettes et les dépenses recueillies au moyen du Formulaire EF sont généralement alignées sur les données de trafic communiquées sur le même formulaire, afin de disposer de chiffres plus précis sur le rendement et le coût unitaire. Toutefois, les différences entre l'année civile et l'exercice financier présentent une complexité inhérente qu'il faut garder à l'esprit en examinant les données ou en les analysant. La conversion des données financières entre les deux catégories risque donc d'ajouter aux coûts administratifs des transporteurs aériens.

6.2.2 Les notes WP/10 et 11 décrivent une proposition soumise à la Division de modifier la fréquence de soumission des Formulaires de compte rendu A et EF par les États contractants, afin d'accélérer le processus de compte rendu.

6.3 Mise à jour du processus de rappel

6.3.1 Le processus de rappel qui est actuellement suivi dépasse les fonctions de l'ISDB, et les rappels envoyés aux entités qui ne soumettent pas de comptes rendus doivent être établis manuellement, ce qui rend la procédure peu efficace. Des mesures ont été prises pour intégrer tout le processus de rappel dans l'ISDB. Cela permettra à l'ISDB de générer automatiquement des rappels aussitôt que la date butoir est dépassée. Le système rédigera un message électronique dans la langue officielle appropriée de l'OACI. L'établissement d'un point de liaison dans chaque État contractant responsable de la soumission de tous les formulaires de compte rendu des données sur les transporteurs aériens commerciaux rendra le processus de rappel encore plus effectif et pourrait même améliorer la couverture des données communiquées. En outre, par ces rappels, les États contractants disposeront d'une piste de vérification de la non-soumission des formulaires qui facilitera la reddition des comptes.

6.4 **Recommandations de la quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques (STAP/14-13).** Le Groupe d'experts entérine la création d'un point de liaison dans l'autorité de l'aviation civile de chaque État contractant pour se charger des statistiques des transporteurs aériens. La liste de ces points de liaison sera accessible sur le site web protégé de l'OACI. Il est convenu qu'il reviendra à chaque État de désigner un point de liaison pour toutes les statistiques de l'aviation civile, ou, selon sa structure administrative, de désigner un point de liaison pour les statistiques des transporteurs aériens et une autre entité pour les autres statistiques.

7. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

7.1 La Division est invitée :

- a) à passer en revue les programmes de statistiques des transporteurs aériens et à donner ses points de vue sur des moyens éventuels d'en renforcer l'utilité ;
- b) à entériner la création, au sein de l'autorité nationale de l'aviation civile de chaque État contractant, d'un centre de liaison responsable des statistiques des transporteurs aériens ;
- c) à convenir que la liste de ces centres de liaison sera disponible sur le site web protégé de l'OACI.