



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/206

EX/82

24/09/04

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Renforcement des normes de l'OACI

EXAMEN DES ROUTES DE CIRCULATION AÉRIENNE

(Note présentée par l'Afrique du Sud)

SOMMAIRE

Les lignes aériennes tentent désespérément de réduire les coûts de main d'œuvre et de carburant, ainsi que les autres frais lourds, afin d'assurer leur viabilité. Le présent document de travail propose l'examen et la rationalisation de l'ensemble des structures de routes ATS contenues dans les plans de navigation aérienne préparés par les PIRG, pour trouver d'éventuelles réductions additionnelles au temps de vol des usagers, ce qui se traduirait par des bénéfices financiers et environnementaux directs. Le document appelle également les États à mettre en œuvre les routes de circulation aérienne contenues dans les plans de navigation aérienne qui contribuent à assurer une plus grande efficacité du système. À cet égard, les États sont priés de participer activement aux travaux des PIRG.

RÉFÉRENCES

Doc 9426, *Manuel de planification des services de la circulation aérienne*

Doc 9833, *Rapport du Commissaire aux comptes*

Rapport de la quatorzième réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/14)

Doc 9828, *Rapport de la onzième Conférence de navigation aérienne*

Doc 7300, *Convention relative à l'aviation civile internationale*

1. INTRODUCTION

1.1 Le prix du carburant entraîne une augmentation des coûts au moment même où les opérations reviennent à la normale après les événements récents qui ont eu d'énormes répercussions sur l'aviation civile internationale. On s'attend à ce que les compagnies aériennes qui exploitent des vols internationaux aient à payer, en 2004, 8 milliards \$US de plus pour le combustible par rapport à 2003. Les

(3 pages)

G:\A.35\A.35.wp.206.fr\A.35.wp.206.fr.doc

lignes aériennes tentent désespérément de réduire les coûts de main d'œuvre et de carburant, ainsi que les autres frais lourds, afin d'assurer leur viabilité.

1.2 L'une des mesures que l'OACI pourrait prendre pour aider ses partenaires du secteur de l'aviation est de s'assurer que la route la plus économique soit proposée entre le point de départ et la destination. Cependant, en raison des exigences souvent incompatibles des très nombreux usagers de l'espace aérien et des considérations ayant trait à la politique, à l'environnement et à la sécurité, il est souvent impossible d'emprunter le trajet le plus souhaitable. Ce facteur accroît les coûts de carburant et d'entretien que supportent les exploitants.

1.3 Les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) institués par le Conseil sont chargés de veiller à l'élaboration continue et à la cohésion des plans régionaux de navigation aérienne, dont ils encouragent et surveillent la mise en œuvre. Les PIRG se sont acquittés de ces tâches avec succès.

1.4 La onzième Conférence de navigation aérienne (Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003), à la recommandation 4/1, a souligné le besoin d'harmoniser les systèmes de navigation entre les régions. La Conférence a noté que les PIRG avaient accompli des progrès considérables en matière de mise en œuvre des systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) et que, dans certains cas, les PIRG avaient œuvré à l'échelle régionale pour promouvoir des initiatives à l'échelle mondiale. Il a été observé que ces initiatives coordonnées des PIRG avaient entraîné des bénéfices importants, tant pour les fournisseurs de services de la circulation aérienne (ATS) que pour les usagers.

1.5 La Conférence a également noté que le mécanisme de planification à l'échelle régionale déjà en place offre aux États et aux PIRG la possibilité d'améliorer les procédures d'accroissement de la capacité, et de produire ainsi des économies et des bénéfices concrets pour les usagers et les fournisseurs de services.

2. EXAMEN

2.1 L'introduction d'un nouveau réseau de routes reliant l'Asie du sud et du sud-est, le Moyen Orient et l'Europe (EMARSSH), qui s'est traduite par d'importants avantages quantifiables grâce au leadership exercé par l'OACI, est un excellent exemple de restructuration des routes aériennes et du rôle joué par les bureaux régionaux et les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre de l'OACI. Le temps de vol entre l'Europe et l'Australasie a été réduit en moyenne de 30 minutes, ce qui a entraîné des économies annuelles de carburant de l'ordre de 1 %, soit 22,4 millions de kilos de combustible, et une réduction de 55 millions \$US des coûts supportés par les compagnies aériennes. Cette initiative a également eu un effet bénéfique sur l'environnement.

2.2 L'établissement des routes circumpolaires, qui a permis au trafic aérien entre l'Amérique du Nord et l'Asie d'emprunter l'espace aérien russe et canadien, est un autre exemple d'économies réalisées grâce à la restructuration des routes, sans compter que l'initiative a produit des bénéfices économiques et environnementaux. Les rapports des groupes PIRG indiquent clairement que plusieurs routes tracées dans les plans de navigation ne sont pas mises en œuvre ou alignées par les États. Les usagers se voient ainsi contraints d'emprunter des trajets qui n'offrent pas un niveau optimal de rendement économique, ce qui crée une situation qui peut difficilement être tolérée.

2.3 Pour veiller à une utilisation optimale des ressources des usagers, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, en coordination avec les usagers, devront réexaminer les routes ATS plus fréquemment, en tenant compte des nouvelles technologies, dans le but de satisfaire les exigences des usagers et de produire des économies additionnelles. En parallèle, les changements proposés devraient faire l'objet d'une coordination à l'échelle régionale avant d'être présentés à l'OACI pour examen aux échelons supérieurs.

2.4 Si les PIRG notent un manque de volonté politique pour la mise en œuvre de certaines routes, ils devraient porter la question à l'attention du Conseil de l'OACI afin qu'il prenne des mesures sur-le-champ. Rappelons que l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale prévoit que les États contractants doivent s'engager à prêter leur concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

2.5 Dans le contexte économique actuel, toute réduction du temps de vol pouvant être obtenue grâce à une structure optimale des routes revêt une importance capitale pour assurer la viabilité financière de certaines routes. Dans cette optique, il est proposé que les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre soient chargés de réexaminer, en priorité, toutes les routes établies dans les plans de navigation aérienne, afin de chercher et de proposer des réductions additionnelles des temps de vol.

3. DÉCISION DE L'ASSEMBLÉE

3.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note des économies réalisées sur les plans financier et environnemental par l'introduction de nouvelles routes ou le réexamen des routes déjà établies ;
- b) à demander au Conseil de charger, en priorité, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre de relever d'éventuelles économies additionnelles pouvant être réalisées au moyen de la rationalisation des structures des routes de navigation aérienne ;
- c) à demander au Conseil d'exhorter les États à prendre part activement aux travaux des PIRG visant la rationalisation des routes de navigation aérienne ; et
- d) à demander au Conseil d'inviter instamment les États à mettre en œuvre les routes établies dans les plans de navigation aérienne qui contribuent à rendre le système plus efficace.