



NOTE DE TRAVAIL

DOUZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 19 – 30 novembre 2012

Point 2 : Opérations d'aérodromes — amélioration des performances aéroportuaires

2.1 : Capacité aéroportuaire

**INTÉGRATION DES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES
AVEC LA GESTION DU TRAFIC AÉRIEN**

(Note présentée par la Présidence de l'Union européenne au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹ ; par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile² ; et par les États membres d'EUROCONTROL)

SOMMAIRE

La présente note encourage l'OACI à analyser systématiquement les opérations aéroportuaires lors de la planification pour des systèmes ATM basés sur performances. Elle décrit une vision européenne pour l'intégration des opérations aéroportuaires avec la gestion du trafic aérien et elle suggère de la considérer comme un excellent exemple dans ce contexte.

Suite à donner : La Conférence est invitée à accepter la recommandation du paragraphe 6.

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note a pour objectif d'encourager l'OACI à analyser systématiquement les opérations aéroportuaires lors de la planification des systèmes de gestion du trafic aérien (ATM) basés sur performances, et de considérer le programme de Ciel unique européen comme un excellent exemple dans ce contexte. À travers l'élaboration de normes mondiales, l'OACI aidera les États à mettre en œuvre des mesures appropriées pour rehausser l'efficacité par rapport aux coûts grâce à une meilleure performance du système par l'intégration des aéroports et des processus d'ATM et l'application d'opérations en réseau.

1.2 Cet objectif peut être atteint par l'utilisation efficace des mécanismes de coordination de l'OACI. Étant donné la mise en place réussie d'un gestionnaire de réseau, l'expérience européenne serait utile dans d'autres régions, et en appliquant pareils mécanismes, toutes les régions de l'OACI pourraient examiner et résoudre les incompatibilités, assurant ainsi la transparence aux interfaces entre les régions.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède. Ces 27 États sont aussi tous membres de la CEAC.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Moldova, Monaco, Monténégro, Norvège, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

2. **RELATION ENTRE CAPACITÉ ET DEMANDE — VERS UNE PERFORMANCE AMÉLIORÉE**

2.1 Une approche de porte-à-porte³ nécessite l'intégration complète des opérations aéroportuaires avec les opérations en route et, s'il y a lieu, les opérations de réseau ATM. Une plus grande coopération entre exploitants d'aéroports et leurs partenaires commerciaux⁴ depuis la phase de planification stratégique améliorera la cohérence entre processus locaux (sol) et mondiaux (en route).

2.2 Les opérations aéroportuaires doivent être traitées dans ce contexte car elles peuvent avoir un impact notable sur le trafic en route, et leur variabilité peut conduire à des pics de trafic et à une demande dépassant la capacité dans la phase en route des vols et/ou à l'aéroport d'arrivée. De plus, il peut y avoir un fort impact de retards cumulatifs sur les opérations aériennes, ce qui ensuite produira une distorsion encore plus grande des opérations, avec des effets sur les exploitants d'aéronefs et la performance mondiale.

2.3 La prédictibilité et une prise de conscience commune sont essentielles pour permettre à chaque partie prenante de fonctionner selon ses besoins. Des processus décisionnels avec collaboration entre aéroports, appliqués d'une façon harmonisée (c'est-à-dire conformes à des normes communes) sont un élément essentiel des améliorations. Cela constituerait le point de départ vers une approche plus généralisée dans laquelle tous les processus aéroportuaires seraient gérés en collaboration pour aboutir à une appréciation commune de la situation et des niveaux optimaux de prédictibilité.

2.4 Il faut que les processus de planification fournissent une capacité sécuritaire où et quand elle est requise, tout en assurant l'efficacité des vols, sur la base de la demande attendue et du contexte opérationnel. Cela est réalisé par un relèvement de la flexibilité et de la prédictibilité entre sol et phases de vol en route, tout en minimisant l'effet sur les opérations mondiales et les décisions non coordonnées. Si cela n'est pas possible, nous sommes d'avis que les horaires devraient être amendés/planifiés — avec l'équilibrage entre l'optimisation du réseau et les besoins du client. Les besoins de demande civile et militaires sont satisfaits par des ententes synchronisées, et les configurations d'espace aérien (y compris en route et structures de TMA) sont adaptées dynamiquement à la demande de trafic et aux exercices militaires, afin de répondre à tous besoins de performance des utilisateurs, par exemple en permettant aux utilisateurs de l'espace aérien de bénéficier d'opportunités de capacité dès qu'elles deviennent disponibles.

2.5 En Europe, le processus de déclaration de capacité aéroportuaire (suivi de l'attribution de créneaux aéroportuaires) et la planification de l'espace aérien sont étroitement liés. La qualité des données utilisées à des fins de planification est nettement augmentée par la communication de données plus précises venant directement des exploitants d'aéroports, des coordonnateurs d'aéroports et d'utilisateurs de l'espace aérien. De plus, les données venant d'aéroports qui génèrent des niveaux de trafic conséquents sont utilisées comme données d'entrée dans le processus de planification de réseau, de sorte qu'une image complète et exacte des situations de trafic attendu puisse être établie.

2.6 Des évaluations approfondies de capacités aéroportuaires sont effectuées afin que tous les aspects du processus d'attribution de créneaux soient complètement alignés, et que des données exactes soient utilisées dans le cadre du processus de planification de réseau. Les valeurs agréées de capacité (capacité « déclarée » dans la législation européenne) communiquées par les aéroports doivent être considérées comme une forme de contrat. Le processus de planification, pour les opérations stratégiques à pré-tactiques jusqu'à tactiques, comprend un cycle de gestion constante de la qualité, incluant analyse post-opérationnelle, qui correspond à l'application du concept porte-à-porte et air-à-air.

³ Cette notion inclut toute la trajectoire au sol et le processus de demi-tour.

⁴ Surtout exploitants d'aéronefs, manutentionnaires au sol et fournisseurs de services de navigation aérienne.

3. INTÉGRATION DES AÉROPORTS DE PLANIFICATION A POST-OPÉRATIONS

3.1 Un des moteurs de l'aviation mondiale est une participation accrue de parties prenantes dans un processus continu de coopération depuis la planification jusqu'au stade post-opérations par un échange continu des intentions de vols les plus récentes. Cela se traduit par une meilleure correspondance entre demande et capacité disponible, les plans étant considérés comme une cible pour tous les acteurs, en tenant compte des actualisations opérationnelles, en évaluant les opérations en regard des cibles de performance, et en actualisant les plans.

3.2 Par conséquent, il est essentiel que les parties prenantes opérationnelles assurent l'élaboration en temps opportun de plans opérationnels, de prévisions de performances et de données et outils à l'appui. Elles devront recommander des mesures pour améliorer la transparence de l'ensemble du processus et, en particulier, élaborer une approche efficace, interactive, avec les parties prenantes pour aboutir à un consensus sur les aspects de planification opérationnelle. La communication à temps de données opérationnelles dynamiques par l'ATM améliorera la prédictibilité des capacités de secteurs et contribuera à améliorer la capacité et les processus de coordination d'efficacité des vols dans le réseau, et améliorera l'application efficace de mesures.

3.3 En ce qui concerne les aéroports, faire le lien entre les opérations aéroportuaires à l'aide d'un processus décisionnel en collaboration aboutira à une amélioration de pré-opérations et post-opérations grâce à une meilleure appréciation commune, alors que des analyses post-opérationnelles permettront aussi une revue de planification adéquate et éventuellement une meilleure planification de capacité en route (ou de secteur) pour les opérations futures

4. UNE APPROCHE DE RÉGLEMENTATION MONDIALE

4.1 Depuis 2007, l'établissement d'un cadre de réglementation pour le Ciel unique européen à continué un rythme rapide. Un deuxième paquet de législation a été adopté en 2009, l'objectif étant d'assurer qu'un Ciel unique européen⁵ sera en place à partir de 2012. Aujourd'hui, le cadre est presque complet, les aéroports et la gestion du trafic aérien constituant ensemble l'infrastructure clé de cette architecture. Cela est essentiel pour le réseau et s'il y a un manque de capacité au sol, les objectifs de performance du Ciel unique seront touchés négativement. En d'autres termes, il serait futile d'augmenter la capacité dans les airs si elle dépassait la capacité aéroportuaire.⁶

4.2 Cela nécessite une série de normes mondiales, car la performance peut être touchée par la prolifération de différents choix de procédures et/ou de technologies. Par exemple, l'extension de la navigation basée sur performances pour recouvrir les opérations au sol nécessite évidemment une approche normalisée.

4.3 De plus, la prise de décisions par collaboration entre aéroports (A-CDM) est reconnue dans le monde comme un habilitant de meilleure performance et finalement de qualité des services, et mérite donc d'être incluse dans cette approche pour éviter la prolifération de procédures locales, qui serait nuisible à l'efficacité globale des opérations.

4.4 De plus, l'A-CDM est la ligne de base pour des développements entrepris par le SESAR⁷, en particulier le plan d'opérations aéroportuaires, qui fournira le lien entre un aéroport et le plan

⁵ Le Ciel unique européen est une initiative de la Commission européenne, par laquelle la conception, la gestion et la réglementation de l'espace aérien seront coordonnées dans toute l'Union européenne.

⁶ Source : communication de la Commission européenne COM(2011)823.

⁷ Le programme SESAR (recherche en ATM du Ciel unique européen) est la dimension technologique et opérationnelle du Ciel unique européen.

d'opérations en réseau. Cela rehaussera encore l'intégration des aéroports dans le réseau ATM (par exemple en les faisant mieux participer à la gestion du trafic à l'arrivée), et aboutira à une gestion de performance proactive.

4.5 Les propositions de la présente note renforcent le rôle des organes gestionnaires d'aéroports comme coordonnateurs des opérations au sol, avec la responsabilité globale de la coordination des services aéroportuaires de manutention au sol⁸. Elles procurent aux aéroports un jeu de nouveaux outils à cet effet, par exemple pour prescrire des normes minimales à respecter par tous les manutentionnaires au sol à leur aéroport. Ces mesures devraient aussi renforcer la résilience des aéroports exposés à des perturbations majeures. Le rôle central des exploitants d'aéroports est aussi reflété dans les récentes règles de sécurité présentées par l'AESA sur la conception et l'exploitation des aérodromes.

5. CONCLUSION

5.1 Les compagnies aériennes, les aéroports, la gestion du trafic aérien, les manutentionnaires au sol et autres fournisseurs de services, étant des parties d'un plus large réseau, sont très interconnectés et interdépendants et doivent donc coopérer de la façon la plus optimisée pour continuer d'être performants en termes de sécurité, mobilité, qualité et résilience.

5.2 Les efforts coordonnés de l'Europe ont conduit à l'établissement d'une plate-forme très spéciale pour la coopération et l'harmonisation visant à bâtir le Ciel unique européen, avec la performance ATM requise pour le 21^e siècle. Ses accomplissements en intégration d'opérations d'aérodromes dans le réseau ATM et les succès de notre coopération trans-Atlantique à l'aide du cadre de performances fournissent à l'OACI une valeur ajoutée tangible, en termes de mécanismes d'harmonisation très nécessaires.

5.3 En fin de compte, il va falloir envisager une feuille de route de réglementation mondiale intégrant tous les aspects aéroportuaires, pour assurer une approche entièrement harmonisée à l'égard des défis que l'aviation mondiale doit affronter dans le 21^e siècle.

6. RECOMMANDATIONS

6.1 La Conférence est invitée à :

- a) encourager l'OACI, les régions OACI et les États à assurer que la capacité aéroportuaire et les problèmes de planification et d'exploitation des aéroports soient traités ou pris en compte dans la planification de la capacité de gestion du trafic aérien et la performance des systèmes ;
- b) encourager l'OACI à prendre en compte l'expérience européenne dans l'intégration des aéroports et de la gestion du trafic aérien (ATM) dans un réseau lors de l'élaboration de normes mondiales pour systèmes ATM basés sur performances.

— FIN —

⁸ Propositions de la Commission européenne dans COM(2011)824 final de 01/12/2001 : Proposition de réglementation du Parlement européen et du Conseil sur les services de manutention au sol aux aéroports et abrogation de la Directive du Conseil 96/97/CE.