



NOTE DE TRAVAIL

DOUZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 19 – 30 novembre 2012

Point 4 : Capacité et efficacité optimales — par une ATM mondiale collaborative

4.1 : Gestion efficace de l'espace aérien et meilleures performances d'écoulement du trafic grâce à la prise de décisions en collaboration (CDM)

GESTION ET COORDINATION DES CRISES RÉGIONALES

(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)

RÉSUMÉ

La présente note décrit la création de la Cellule européenne de coordination de l'aviation en situation de crise (CECAC), ses activités et son rôle dans la crise des cendres volcaniques de 2010 et, de manière plus générale, l'évolution de la gestion des crises en Europe.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la recommandation présentée au paragraphe 5.

**1. PRISE EN COMPTE DES ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE LA CRISE DE 2010 –
CRÉATION DE LA CELLULE EUROPÉENNE DE COORDINATION DE L'AVIATION
EN SITUATION DE CRISE (CECAC)**

1.1 L'éruption volcanique en Islande, qui s'est déroulée en avril et en mai 2010, a démontré la vulnérabilité de l'aviation européenne et la nécessité d'une coordination pan-européenne entre les États dans les situations d'urgence affectant la sécurité. Le niveau de perturbation et les impacts sur l'industrie du transport aérien ont été majeurs, et des mesures d'urgence ont dû être prises autant au niveau européen que mondial.

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.

1.2 L'Europe, sous l'égide de la Commission européenne et d'EUROCONTROL, a vite réagi au niveau des institutions et a appliqué les retours d'expérience de l'éruption du volcan Eyjafjallajökull, pour créer une cellule européenne de coordination de l'aviation en situation de crise (CECAC) le 19 mai 2010. Rapidement rejointe par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), la CECAC réunit la présidence de l'Union européenne (UE) et des représentants désignés des usagers de l'espace aérien, des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), les autorités militaires et les représentants des agences aéroportuaires. En collaboration avec d'autres autorités de réglementation et des partenaires de l'industrie, la CECAC a activement travaillé à établir un meilleur niveau de préparation en Europe pour faire face aux éruptions volcaniques et aux autres situations de crise. Le rôle principal de la CECAC est d'assurer une réponse coordonnée aux situations de crise qui ont un effet perturbateur sur l'aviation, en collaboration étroite avec les structures correspondantes des États. Ce rôle consiste à proposer des mesures et à prendre des initiatives de coordination dans les situations de crise, et en particulier à collecter et à partager dans les meilleurs délais l'information avec la communauté aéronautique (décideurs, usagers de l'espace aérien et fournisseurs de service).

2. ACTIVITÉS DE LA CECAC DEPUIS MAI 2010

2.1 Depuis sa création, en mai 2010, la CECAC a été mise en alerte à plusieurs occasions pour faire face à un certain nombre de perturbations majeures du réseau aérien européen. Avec le temps, la cellule s'est vue attribuer un rôle supplémentaire de prévention des crises. En étroite collaboration avec les principaux acteurs et décideurs, la CECAC cherche à s'assurer que les moyens de communications sont adaptés à la gravité de l'événement et de ses impacts, de manière à éviter à la fois les réactions excessives et le chaos dans le réseau.

2.2 VOLCEX 11/01, ÉRUPTION DU Grímsvötn, ET VOLCEX 12/01

2.2.1 En avril 2011, la CECAC a participé, de concert avec Eurocontrol, la Commission européenne (EC) et l'AESA, ainsi que 77 transporteurs aériens, 14 ANSP, 10 CAA et 3 VAAC (centres d'avis de cendres volcaniques), à un exercice de cendres volcaniques sous l'égide de l'OACI, VOLCEX 11/01. Sous plusieurs aspects, l'exercice a été un succès et a fourni de nombreux enseignements utiles. Certaines mesures correctives ont été prises à temps pour assurer une gestion efficace de l'éruption du volcan Grímsvötn (Islande) qui a débuté un mois seulement après l'exercice.

2.2.2 L'éruption du Grímsvötn en mai 2011 a entraîné une activation complète de la cellule. À cette occasion, la CECAC a pratiqué la prise de décision en collaboration pour des mesures complètes et coordonnées dans plusieurs domaines de l'aviation. La CECAC a démontré ses capacités en formulant des recommandations sur les mesures à prendre dans le cas d'une autre éruption volcanique, après les avoir expérimentées avec succès dans le cadre de l'exercice VOLCEX 11/01 et de l'éruption réelle du Grímsvötn. La cellule a également joué un rôle clé dans la coordination et l'assurance de la cohérence des messages sur l'état de la crise, sa gestion et son évolution entre les membres de la CECAC, mais aussi auprès des médias.

2.2.3 En avril 2012, la CECAC a pris part à un autre exercice de l'OACI sur les cendres volcaniques, VOLCEX 12/01. La majorité des États européens qui y ont participé ont appliqué sa méthode d'évaluation des risques (SRA) dans les zones affectées par des concentrations de cendres et ont pu garder leur espace aérien ouvert. À la fin de l'exercice VOLCEX 12/01, la CECAC a constaté qu'au moins pour les États participant à l'exercice, une étape importante avait été franchie avec l'établissement d'actions harmonisées à l'échelle européenne sur la base de la méthode SRA.

3. RÔLE DE LA CECAC DANS L'ÉVOLUTION DES RISQUES POSÉS PAR LES CENDRES VOLCANIQUES

3.1 Amélioration des informations diffusées par les centres VAAC

3.1.1 En mai 2011, à l'initiative des autorités de l'aviation civile du Royaume-Uni et de l'Irlande, et avec le soutien de la CECAC, un certain nombre de réunions se sont tenues entre les représentants des CAA, les scientifiques et le VAAC de Londres pour voir comment les avis de la communauté scientifique et les observations locales pourraient être utilisés pour améliorer l'information diffusée par les centres.

3.1.2 Certaines compagnies aériennes qui ont participé à VOLCEX 12/01 ont profité de l'occasion pour valider les processus de soumission et de traitement des rapports météo spéciaux sur la propagation des cendres volcaniques. Ces AIREP simulés ont ensuite été utilisés par le VAAC Toulouse pour améliorer la qualité de ses produits.

3.2 EVITA

3.2.1 EVITA (European crisis Visualisation Interactive Tool for ATFCM) est un outil d'aide à la décision conçu pour les situations de crise ayant des effets perturbateurs pour l'aviation européenne. Il a été développé par Eurocontrol à l'issue d'une vaste consultation avec les représentants des compagnies, les autorités de réglementation nationales, les fournisseurs de service de navigation aérienne et les bureaux météorologiques.

3.2.2 EVITA utilise des données sur les concentrations en cendres fournies par les VAAC et les NOTAM des États. De plus, EVITA peut accepter les données fournies par les exploitants pour afficher localement des prévisions sur des zones définies, conformément aux principes de l'évaluation des risques de sécurité. Les usagers d'EVITA disposent ainsi de cartes à jour et d'informations pertinentes pour leurs vols, aéroports et espaces aériens susceptibles d'être touchés par les cendres volcaniques.

3.2.3 Le prototype d'EVITA a été utilisé pour la première fois lors de l'exercice VOLCEX 11/01. Lors de l'éruption du Grimsvötn en mai 2011, de nombreuses compagnies ont demandé à EUROCONTROL d'activer EVITA. Le personnel opérationnel et technique d'EUROCONTROL a ainsi travaillé jour et nuit pour y parvenir. Dans la réalité, EVITA est devenu opérationnel le 25 mai 2011 à 08:00 UTC, soit seulement trois après la décision de l'activer.

4. DÉVELOPPEMENTS FUTURS EN EUROPE

4.1 L'équipe spéciale internationale sur les cendres volcaniques (IVATF) de l'OACI a été créée en mai 2010 à la suite des perturbations de l'aviation civile causées par l'éruption du volcan Eyjafjallajökull en Islande, en avril et mai de la même année. En juin 2012, après s'être réunie à quatre reprises, l'équipe a présenté ses résultats et a été dissoute. Les conclusions de l'IVATF seront prises en considération pour modifier les documents concernant la gestion des nuages de cendres volcaniques en Europe. L'OACI révisera son plan d'urgence pour les cendres volcaniques EUR/NAT (EUR Doc 019, NAT Doc 006, Partie II). Enfin, l'AESA mettra à jour son bulletin d'information de sécurité (SIB) sur les cendres volcaniques qui sert de base à sa politique de réglementation.

4.2 Selon la règle de l'UE pour la mise en œuvre des fonctions du réseau ATM, adoptée à l'été 2011, la composition de la CECAC a été modifiée pour y admettre un représentant de l'État membre de l'UE qui assume la présidence du Conseil européen, un représentant de la CE, un représentant de l'AESA, un représentant d'EUROCONTROL, un représentant des forces militaires, un représentant des ANSP, un représentant des aéroports et un représentant des usagers de l'espace aérien. Le cas échéant, la composition de la CECAC peut être élargie pour y admettre des experts, en fonction de la nature spécifique de la crise. À l'heure où ces lignes sont écrites, le règlement intérieur de la CECAC est en train d'être revu pour couvrir certains aspects, comme les descriptions des rôles et des responsabilités, les processus de gestion de crise et le rôle de la CECAC dans les opérations normales. Dès les premières manifestations de la crise, la CECAC assure la coordination avec les organes des États concernés. Le partage de l'information et la coordination des plans d'urgence nationaux avec ceux qui ont été établis au niveau du réseau, ainsi que la coordination des mesures d'intervention et de précaution constituent des volets essentiels du mandat de la CECAC dans l'établissement d'une approche cohérente à l'échelle de l'Europe.

4.3 Compte tenu du degré d'incertitude important qui persiste (à titre d'exemple, la prévision de la propagation des cendres volcaniques dépend des conditions météorologiques, l'absence de seuils pour les concentrations de cendres dangereuses pour les opérations de vol, etc.), il est souhaitable de modifier les dispositions actuelles de l'OACI de façon à appuyer les développements futurs dans le domaine des cendres volcaniques. En conséquence, les décideurs doivent s'impliquer plus avant, particulièrement les représentants des usagers de l'espace aérien et les autorités compétentes des États, ainsi que les niveaux régionaux responsables de l'espace aérien et de la navigabilité. Ces entités peuvent diriger les travaux dans le cadre fixé par l'OACI pour l'établissement d'un environnement institutionnel et opérationnel dans lequel les usagers de l'espace aérien pourront prendre des décisions opérationnelles sur la base des conclusions de l'évaluation de risque pour la sécurité. Des représentants des fournisseurs de services MET et ATM devraient également appuyer ces développements en fournissant des produits et des services appropriés grâce auxquels les exploitants d'aéronefs seront en mesure d'assurer la sécurité de leurs opérations de vol en présence de cendres volcaniques.

5. RECOMMANDATIONS

5.1 La Conférence est invitée à :

- a) prendre acte de la création de la Cellule européenne de coordination de l'aviation en situation de crise (CECAC) en Europe ;
- b) recommander que les régions de l'OACI envisagent de se doter de mesures similaires de coordination en situation de crise susceptibles de désorganiser le trafic aérien, comme la dispersion de cendres volcaniques ;
- c) réserver un rôle de premier plan aux décideurs qui travaillent à la coordination des crises ;
- d) recommander que les régions de l'OACI publient, tiennent à jour et fassent appliquer des plans d'urgence pratiques en cas d'événements perturbateurs, notamment ceux qui peuvent avoir des effets au plan de la sécurité.