



NOTE DE TRAVAIL

DOUZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 19 – 30 novembre 2012

Point 6 : Direction future

6.1 : Plans et méthodologies de mise en œuvre

**UNE NOUVELLE DÉMARCHE POUR LES LIGNES DIRECTRICES DE
L'OACI RELATIVES À LA PRIORISATION DES SERVICES**

(Note présentée par la CANSO)

SOMMAIRE

L'objectif de tout fournisseur de services de navigation aérienne (ANSP) doit consister à maximiser l'efficacité globale du système, à améliorer le degré de sécurité sans désavantager les exploitants à l'excès et à réduire les répercussions des délais sur tout le système. Le traitement prioritaire du trafic aérien a longtemps été basé sur le principe du « premier arrivé, premier servi », mis à part lors de situations d'urgence ou pour des raisons de sécurité. Dans la région terminale, cette fixation des priorités concernant l'efficacité globale du système est établie par les procédures PANS-ATM de l'OACI (document 4444). Toutefois, il n'est pas toujours souhaitable, ou possible, de respecter à la lettre ce principe de mise en priorité. Avec l'évolution technologique dans la livraison des services ATM, les ANSP devront assurer un contrôle aérien sécuritaire en fonction de différents moyens technologiques. Les prochains services ATM efficaces et sécuritaires pourraient avoir recours à des paradigmes opérationnels basés sur d'autres critères que celui du « premier arrivé, premier servi. » Cela pourrait entraîner des répercussions importantes. En conséquence, la CANSO recommande l'amorce d'études visant à établir des lignes directrices de remplacement favorisant la mise à jour des équipements, le renforcement de la sécurité et l'amélioration des services, tout en maximisant l'efficacité globale du système.

Suite à donner : La Conférence est invitée à convenir de la recommandation qui figure au § 4.2.

1. CONTEXTE

1.1 Afin de répondre de façon sécuritaire et efficace à l'accroissement du trafic aérien, ainsi que de subvenir aux besoins divers des exploitants et aux exigences environnementales, économiques et sociales, il est nécessaire de moderniser les systèmes ATM pour procurer les meilleurs avantages en matière d'opérations et de performance.

¹ Les versions anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe sont fournies par la CANSO.

1.2 Inévitablement, au fur et à mesure que les programmes de modernisation ATM se déploieront, les usagers de l'espace aérien se trouveront à différents stades de leurs programmes de mise à jour des équipements et de déploiement des nouveaux systèmes. Certains réclameront les avantages liés à la technologie à bord associée aux aéronefs modernes, qui ne peut être obtenue qu'une fois que toutes les procédures nécessaires et les équipements au sol sont en place. D'autres seront heureux d'être les derniers à se moderniser, car ils profiteront à la fois des améliorations technologiques et des coûts unitaires plus bas – l'avantage du dernier converti.

1.3 L'attribution des avantages aux aéronefs équipés est une priorité pour les ANSP et les usagers de l'espace aérien, mais cela soulèvera des questions de priorité en ce qui concerne les services pour les contrôleurs. La gestion d'une flotte mixte, particulièrement dans une région terminale où la séquence d'aéronefs devrait être révisée afin que les appareils les mieux équipés aient la priorité d'atterrissage, pose des problèmes pratiques.

1.4 Néanmoins, alors que toute l'industrie ATM se modernise, le principe du « premier arrivé, premier servi » doit être revu, car il peut causer des conséquences dangereuses et inefficaces en ralentissant l'émergence de nouvelles technologies et de procédures améliorées. L'application d'un autre principe, tel que « mieux équipé, mieux servi », peut également entraîner des conséquences dangereuses et inefficaces en exigeant une intervention importante des contrôleurs et des procédures doubles devant être mises en place par les exploitants et les contrôleurs.

2. LA DÉMARCHE ACTUELLE

2.1 La priorisation du trafic aérien fondé sur le principe du « premier arrivé, premier servi » est tirée des procédures de l'OACI - *Procédures pour les services de la navigation aérienne – Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, document 4444). Toutefois, ses lacunes ont été relevées dans de nombreux manuels d'orientation, y compris dans le *Manuel des spécifications du système de gestion du trafic aérien* (document 9882) et dans le *Manuel sur les besoins du système de gestion du trafic aérien* (document 9883), qui fournissent une vue d'ensemble du système ATM envisagée dans le document *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (document 9854), tel qu'approuvé lors de la 11^e conférence de navigation aérienne en 2003. De plus, les travaux réalisés dans le cadre de l'initiative commune européenne SESAR et du programme Joint Planning Office NextGen aux États-Unis sont basés sur le fait que le principe du « premier arrivé, premier servi » sera revu.

2.2 Une application rigoureuse des règlements actuels produit des résultats inefficaces. Par exemple, bien que certains aéronefs soient équipés pour effectuer des approches RNP dans certains aéroports aux États-Unis, les contrôleurs aériens ne peuvent les servir de façon opérationnelle dans un environnement où les approches non-RNP sont permises pendant la même période. Cela représente un facteur qui décourage les compagnies aériennes d'équiper leurs aéronefs. Ce règlement montre qu'il est également inefficace et nuisible à l'environnement, en augmentant le temps de vol et les émissions. Établir la priorité des services dans un contexte de parc aérien mixte exige un degré de complexité plus élevé, y compris une évaluation de l'équipement utilisé par les usagers de l'espace aérien, ce qui accroît les risques.

2.3 Néanmoins, les aéronefs qualifiés, dotés des fonctions et techniques par exemple la qualité de navigation requise (RNP), la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) avec possibilité du réseau de télécommunications, pourraient être indiqués tels quels sur leurs plans de vol et être facilement repérés par les contrôleurs. Ainsi, ces aéronefs auraient la permission de voler à leur altitude privilégiée ou d'accéder à la tête de la file d'attente des départs à l'aéroport; ce qui représente un

avantage concurrentiel pour les aéronefs équipés. Cependant, les exploitants d'aéronefs non équipés pourraient s'opposer à une telle démarche.

2.4 Établir des incitatifs financiers pour l'équipement pourrait aussi être envisagé. Le document de l'OACI *Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services* (document 9082) permet que des frais différentiels, tels que des charges privilégiées, des remises, des ristournes et d'autres réductions de coûts normalement acquittés pour l'utilisation des services de navigation aérienne et des installations, pour autant qu'ils représentent des coûts de base, soient présentés de façon transparente et non discriminatoire, et qu'ils soient offerts sur une base temporaire. Cependant, il n'est pas toujours possible de déterminer si de tels frais différentiels fournissent ou non aux exploitants un incitatif suffisant pour équiper leurs appareils. Cette question doit être étudiée plus en profondeur.

3. VERS UNE NOUVELLE DÉMARCHE

3.1 Pendant la modernisation de l'ATM, les problèmes liés à la gestion de l'équipement mixte des aéronefs augmenteront. La seule façon de maximiser les avantages du système global est de favoriser l'utilisation de l'équipement et son déploiement aussi rapidement que possible, tout en satisfaisant l'ensemble des besoins. Dans ce contexte, il est approprié de revoir le principe actuel du « premier arrivé, premier servi » afin d'évaluer s'il est encore pertinent.

3.2 Cela exigera une analyse des diverses possibilités. Il est trop tôt pour déterminer ce qui devrait remplacer le principe du « premier arrivé, premier servi », le cas échéant. Néanmoins, il importe de noter que les systèmes SESAR et NextGen se penchent sur l'hypothèse qu'il existe une certaine flexibilité dans l'application des directives actuelles. De plus, des discussions lors de la 11^e conférence de 2003 ont également reconnu le besoin de reconsidérer le principe de « premier arrivé, premier servi » (document 9828).

3.3 Les études devront tenir compte de certaines questions relatives à différentes phases de la planification du trafic aérien :

- Planification stratégique
- Planification pré-tactique
- Opérations tactiques.

3.4 Dans tous les cas, de telles études devront se concentrer sur la meilleure solution possible, les implications et les étapes nécessaires pour que tout changement devienne effectif.

4. CONCLUSION

4.1 La conférence est invitée à reconnaître la nécessité d'un cercle d'études, composé de membres de l'industrie et sous l'égide de l'OACI, visant à analyser les implications de poursuivre les opérations selon le principe du « premier arrivé, premier servi » et à étudier des démarches alternatives possibles. Le cercle d'études devra faire un compte rendu des principes et des mesures possibles à analyser pendant la 6^e Conférence de transport aérien de mars 2013, et de fournir à l'OACI du matériel d'orientation relatif aux étapes pratiques qui pourraient être suivies pour modifier les lignes directrices actuelles.

4.2 La Conférence est invitée à convenir de la recommandation suivante :

Recommandation 6/xx — Revue et étude du principe « premier arrivé, premier servi »

Que l'OACI :

- a) Soutienne un cercle d'études, composé de membres de l'industrie, visant à considérer les implications et les ramifications des conséquences qu'il y a à poursuivre les opérations selon le principe du « premier arrivé, premier servi » ;
- b) Demande au cercle d'études de rédiger des documents d'orientation proposant des solutions de remplacement si cela est considéré comme approprié, en tenant compte des questions soulevées aux paragraphes 2 et 3 ;
- c) Demande au cercle d'études d'examiner d'autres options possibles.

— FIN —