



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

LACUNES DES INFRASTRUCTURES ATM

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'IATA et d'autres sources prédisent que le trafic aérien va doubler au cours des deux prochaines décennies. Cette année seulement, nous prévoyons qu'il y aura 4,6 milliards de passagers, et ce nombre devrait atteindre 8,2 milliards en 2037. Il est clair aussi que le désir d'une plus grande connectivité accroîtra la pression sur le système de transport aérien, alors que celui-ci fait déjà face à de nombreux défis.

À cet égard, l'IATA a déterminé trois enjeux qui devraient être considérés comme des éléments critiques de toute amélioration des infrastructures :

- a) service efficient,
- b) capacité accrue permettant de satisfaire les exigences opérationnelles actuelles et futures, et
- c) plus grande ouverture et consultations.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à presser les États de :

- a) mettre en œuvre, après une évaluation opérationnelle adéquate et l'établissement des priorités, les éléments d'infrastructures nécessaires pour soutenir le trafic actuel et prévu, en s'alignant sur le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) ; et de
- b) créer des partenariats avec tous les intervenants de l'aviation pour détecter et traiter les problèmes d'infrastructures en temps opportun.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte aux Objectifs stratégiques : Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	Négligeables pour l'OACI ; pour les fournisseurs de services, l'investissement requis pour la mise en œuvre, qui sera compensé par les gains d'efficience.
<i>Références :</i>	

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

1. INTRODUCTION

1.1 L'IATA et d'autres sources prédisent que le trafic aérien va doubler au cours des deux prochaines décennies. Cette année seulement, nous prévoyons qu'il y aura 4,6 milliards de passagers, et ce nombre devrait dépasser les 8,2 milliards en 2037. Il est clair aussi que le désir d'une plus grande connectivité mettra le système de transport aérien sous pression, alors que celui-ci fait déjà face à de nombreux défis.

1.2 Bien que le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI fournisse une méthodologie stratégique pour mettre à profit les technologies actuelles, le développement futur fondé uniquement sur les objectifs opérationnels des États et de l'industrie pourrait ne pas suffire ou être trop lent pour satisfaire l'augmentation prévue de la demande. Les partenariats entre les aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), les autorités de réglementation et les gouvernements devront être renforcés. Le besoin de transport aérien rapide, fiable et abordable exige des opérations efficaces et ponctuelles, la prévisibilité et des coûts d'exploitation faibles. Établir un équilibre entre l'efficacité et les coûts va constituer un défi.

1.3 Il sera aussi essentiel d'améliorer la coopération et la collaboration entre les États pour accroître la capacité des infrastructures aériennes et terrestres. Toutefois, afin de réduire les inefficiences qui provoquent des retards, des émissions inutiles et des coûts plus élevés pour le public qui voyage, il faut s'attaquer aux problèmes politiques et opérationnels associés.

1.4 Il faut prendre des mesures urgentes pour combler les lacunes des infrastructures, en se conformant au GANP. L'industrie est disposée à participer à l'établissement des systèmes et processus appropriés qui permettront le développement des améliorations très attendues des infrastructures et des procédures connexes de manière efficace et rentable.

2. ANALYSE

2.1 À la lumière de ce qui précède et en plus des considérations de sécurité, l'IATA a déterminé trois attentes clés envers les fournisseurs d'infrastructures d'aviation :

- a) des services efficaces,
- b) une capacité accrue permettant de satisfaire les exigences opérationnelles actuelles et futures, et
- c) une plus grande ouverture et des consultations.

2.2 *Service efficace*

2.2.1 Les compagnies aériennes ont besoin d'une gestion efficace, fiable et économique du trafic aérien. Dans plusieurs parties du monde, les efforts d'élimination des retards progressent lentement, et le rapport coût-efficacité est inférieur aux normes acceptées et atteint un point critique. Ces inefficiences restreignent la capacité des exploitants d'optimiser les ressources disponibles. Les capacités des avions ne trouvent pas leur équivalent dans les procédures et les infrastructures.

2.2.2 Les décisions concernant les améliorations d'infrastructures n'ont pas toujours été prises conformément au GANP de l'OACI et en fonction des exigences opérationnelles. Avant de mettre en

place une technologie, il faut réaliser une analyse coût-bénéfice justifiant l'investissement, en consultation avec les usagers de l'espace aérien. Le coût des infrastructures peut être réduit par le recours à de nouveaux modèles d'investissement, comme les partenariats public-privé.

2.3 *Capacité accrue permettant de satisfaire les exigences opérationnelles actuelles et futures*

2.3.1 La capacité est peut-être la plus grande préoccupation. Nous éprouvons déjà de la difficulté à satisfaire la demande actuelle. Une quantité considérable de travaux préparatoires est requise pour planifier et satisfaire le doublement prévu de la demande au cours des deux prochaines décennies.

2.3.2 Même en tenant compte du potentiel de changement de la taille moyenne des aéronefs, qui pourrait entraîner aussi bien une diminution qu'une augmentation du nombre actuel de vols, les estimations indiquent qu'à l'avenir, le nombre de vols pourrait atteindre 80 millions par année, soit le double d'aujourd'hui. Il est tout à fait possible que les vols habités partagent l'espace avec plus de 80 millions de vols non habités. Au total, les contraintes qui pèseront sur l'espace aérien et les infrastructures seront plus grandes, en magnitude et en nature, que celles observées aujourd'hui.

2.3.3 La flexibilité et la capacité d'adaptation seront essentielles aux États et aux fournisseurs ANSP pour gérer cette augmentation. Bien que les nouvelles technologies et les capacités évoluent rapidement, les régimes climatiques deviennent de plus en plus instables, ce qui pourrait contrebalancer ces nouvelles capacités. Ces éléments vont avoir un impact important sur le niveau des effectifs, la formation, l'approvisionnement en équipements, les opérations et les plans d'investissement. Les États et les fournisseurs ANSP devront, à tous les échelons de leurs activités, tenir compte de ces enjeux dans la planification et la mise en œuvre de leurs décisions.

2.4 *Ouverture et consultations*

2.4.1 La troisième attente se rapporte à l'ouverture et aux consultations. Toutes les parties prenantes sont partenaires au sein de l'industrie du transport aérien. Malgré des signes de coopération accrue, nous ne progressons pas assez rapidement dans la réforme et la modernisation du système d'aviation. Tout comme il faut du temps pour adopter de nouvelles procédures et de nouvelles technologies avioniques dans les aéronefs, nous reconnaissons qu'il faudra beaucoup de temps aux États et aux fournisseurs ANSP pour apporter des changements aux infrastructures en vue de satisfaire la demande. Par conséquent, nous devons nous assurer de services et d'infrastructures plus visionnaires, centrés sur le client, financièrement autonomes et axés sur la performance.

2.4.2 Nous croyons que cela n'est possible qu'avec des partenariats, de la collaboration et de la coopération dans nos efforts pour transformer les infrastructures actuelles en un système rentable. Seules la coopération et l'harmonisation nous permettront d'éliminer les frontières invisibles qui restreignent l'efficacité et la capacité du système.