



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

Point 2 : Dotation du système mondial de navigation aérienne

2.1 : Exploitation et capacité des aéroports

**OPTIMISER LA PLANIFICATION, LA CONCEPTION ET LA GESTION
DES AÉRODROMES ET AMÉLIORER LA CAPACITÉ DU SYSTÈME**

(Note présentée par la République populaire de Chine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note traite du débit des grands aéroports de Chine et des mesures prises dans les domaines de la planification, de la conception et de la gestion des aéroports en vue d'améliorer la capacité du système aéroportuaire. Étant donné la construction et le développement des aéroports chinois servant à l'aviation civile, l'Administration de l'aviation civile de Chine (CAAC) a une expérience à différents niveaux dans l'optimisation de la conception du réseau de voies de circulation et de pistes, la construction ou l'agrandissement d'aérogares, l'introduction de l'accès à l'aéroport par transport ferroviaire et les opérations coordonnées permettant la prise de décision en collaboration aux aéroports (A-CDM) ; la CAAC a déjà acquis de l'expérience à cet égard. Cependant, les infrastructures des principaux aéroports chinois sont déjà saturées. En plus de réaliser un grand nombre de projets de rénovation et d'agrandissement des infrastructures afin d'assurer l'exploitation continue des aéroports, l'amélioration de la capacité du système est un travail dont la CAAC doit s'acquitter sans relâche.

Suite à donner : La Conférence est invitée à examiner et à approuver les recommandations proposées à la section 3.

1. INTRODUCTION

1.1 Contexte

1.1.1 Parmi les cinquante premiers aéroports du monde pour ce qui est du débit de passagers figuraient en 2017 neuf aéroports chinois, au nombre desquels se trouve l'aéroport international de Beijing-Capitale qui est classé deuxième avec 95,78 millions de passagers. Par ailleurs, 32 aéroports

¹ Version chinoise fournie par la Chine.

chinois avaient enregistré plus de dix millions de passagers au cours de l'année. Grâce à leurs 52 pistes, ces aéroports ont acheminé 900 millions de passagers, soit 81 % du trafic total de la Chine, chaque piste ayant acheminé en moyenne plus de 18 millions de passagers. Les infrastructures du système aéroportuaire doivent également faire face au défi de la croissance continue du trafic.

1.2 **Réalisation des objectifs**

1.2.1 Prenant l'aéroport central comme base de travail, combinant l'expérience du développement des grands aéroports-pivots du monde et les caractéristiques propres aux aéroports chinois, nous nous sommes basés sur les trois aspects (planification, conception et gestion globale des aéroports) afin d'étudier une nouvelle voie permettant un développement de haute qualité d'aéroports-pivots d'envergure. Sans perdre de vue la sécurité aéroportuaire, nous avons atteint simultanément l'efficacité et la capacité.

1.3 **Construction d'un réseau bien développé de voies de circulation et de pistes**

1.3.1 La construction en cours des nouveaux aéroports de Beijing et de Chengdu s'appuie sur les conclusions de recherches antérieures menées sur la configuration des pistes et sur l'expérience opérationnelle, le but étant de maximiser la capacité de la zone de vol par l'intégration du flux des vols, des opérations de contrôle et d'autres éléments, en vue de constituer un nouveau type « d'ossature » d'exploitation des grands aéroports. En même temps, nous avons constamment prêté attention aux facteurs clés tels que les voies de sortie rapide et les voies de contournement, et nous nous sommes efforcés de réduire le temps d'occupation des pistes et le risque d'incursion sur piste et de répondre aux exigences en matière de capacité, d'efficacité et de sécurité.

1.4 **Zone terminale respectant le concept de « service diligent »**

1.4.1 En donnant la priorité à la fonction et à la commodité pour les passagers, et en tenant compte de l'état actuel des installations de l'aéroport et des besoins des compagnies aériennes, la zone centrale de l'aérogare, la zone du double terminal et le bâtiment multi-terminal ont été utilisés de différentes manières et la planification, la conception, l'exploitation et la gestion connexes ont toutes connu d'importants progrès. Nous continuerons à nous efforcer de choisir une structure d'aérogare pratique pour l'exploitation des avions, réduire la distance de marche pour les passagers, fournir plus de passerelles dans la zone de l'aérogare et assurer une conception conviviale des aérogares.

1.5 **Système de transport aéroportuaire complet efficace et efficient**

1.5.1 L'achèvement de la plateforme de transport intégré de l'aéroport de Shanghai Hongqiao en 2010 a marqué le début d'une nouvelle ère dans le domaine du développement du système de transport combiné « air-rail » de la Chine. Conjointement, alors que le réseau régional de trains à grande vitesse et le réseau d'autoroutes à grande vitesse se relient, plus d'une trentaine d'aéroports en Chine mettent en place un accès par transport ferroviaire. Le concept « zéro transfert et correspondance sans discontinuité » sera une réalité dans les réseaux de correspondance et d'apport rapides de nombreux aéroports. Le nouvel aéroport de Beijing, qui sera opérationnel en 2019, en tiendra pleinement compte.

1.6 **Utilisation généralisée de l'A-CDM**

1.6.1 L'aéroport Beijing-Capitale, les aéroports Hongqiao et Pudong à Shanghai, l'aéroport Baiyun à Guangzhou et des douzaines d'autres grands aéroports appliquent tous le mécanisme de prise de décision – en collaboration (A-CDM) dans le cadre duquel les compagnies aériennes, le contrôle de la circulation aérienne et d'autres unités connexes travaillent ensemble en vue d'optimiser l'utilisation des ressources et d'améliorer la prévisibilité des créneaux horaires et d'assurer ainsi un flux harmonieux des informations entre les unités, ce qui permet de mobiliser pleinement les ressources, d'améliorer l'efficacité de l'utilisation des ressources et l'efficacité opérationnelle globale de l'aéroport, en particulier la capacité de continuer à améliorer l'efficacité des opérations aéroportuaires au sol et la capacité d'intervention et d'acheminement rapides en cas de retards considérables des vols.

1.7 **Potentiel énorme pour le marché de l'aviation**

1.7.1 En 2017, le nombre de voyages aériens par habitant en Chine était de 0,4 et, en 2035, il dépassera 1,0. Le marché de l'aviation offre un grand potentiel. Actuellement, l'infrastructure des principaux aéroports chinois est saturée, et l'exploitation de ce potentiel n'est pas une solution à long terme. Dans ce contexte, pour assurer l'exploitation continue des aéroports, de nombreux projets de rénovation et d'agrandissement des infrastructures sont encore nécessaires.

1.8 **Perspectives**

1.8.1 À l'avenir, la planification, la conception et la gestion des aéroports chinois continueront de s'appuyer sur l'expérience des projets de développement des aéroports dans divers pays. Du point de vue de la planification, de la conception, de l'exploitation et de la gestion, nous envisagerons activement de construire des aéroports de très grande capacité ; et la Chine pourra offrir au monde entier son expertise dans le domaine de la construction et du développement des aéroports.

2. **ANALYSE**

La présente note traite des principaux thèmes suivants : a) le concept de la planification, de la conception et de la gestion des aéroports en Chine ; et b) les pratiques propres à la Chine dans ces domaines.

3. **CONCLUSIONS**

La Conférence est invitée à recommander à l'OACI de renforcer la promotion des mesures prises par les grands aéroports-pivots du monde en matière de planification, de conception et de gestion du renforcement des capacités des systèmes et de guider le développement rationnel des grands aéroports dans le monde.