Organisation de l'aviation civile internationale

AN-Conf/13-WP/184[1]
12/9/18

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 aérodromes

EXPLOITATION ET CAPACITÉ DES AÉRODROMES

(Note présentée par ACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note expose le point de vue du Conseil international des aéroports (ACI) sur la note de travail du Secrétariat portant sur l'amélioration de la capacité et de l'efficacité des aérodromes (AN-Conf/13-WP/14). Elle souligne les positions et les initiatives des aéroports en vue d'améliorer le système mondial de navigation aérienne par la mise en place d'améliorations opérationnelles fondées sur les objectifs stratégiques de l'OACI.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :
a) prendre acte des initiatives d'ACI ;
b) accepter les recommandations formulées au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note commente la note du Secrétariat sur la capacité et l'efficacité des aérodromes et aborde certaines autres questions.

1.2 L'accent est mis principalement sur les aéroports dont la capacité est déjà insuffisante et ceux en voie d'être dans la même situation. Les exploitants aéroportuaires doivent équilibrer la capacité dans l'ensemble de l'aéroport et éliminer les goulots d'étranglement tout en respectant les cibles en matière d'environnement, d'efficacité et de sécurité. Sur le plan opérationnel, plusieurs aéroports à capacité restreinte ont mis en place l'A-CDM, un plan opérationnel aéroportuaire et des centres de gestion opérationnelle d'aéroport, qui permettent aux aéroports d'optimiser leurs performances et de réagir promptement aux irrégularités opérationnelles. Certains aéroports envisagent l'évolution de leur A-CDM vers le concept de gestion totale des aéroports (TAM-Total airport management), un concept qui inclut les processus de traitement des passagers au niveau du terminal. En même temps, les exploitants aéroportuaires portent une plus grande attention à l'expérience passager (B2C), tout en continuant, évidemment, à répondre aux besoins des compagnies aériennes (B2B).

[1] Toutes les versions linguistiques sont fournies par ACI.

1.3 Les aéroports sont des entreprises dont les propriétaires et les exploitants doivent planifier l'avenir, trouver des moyens de satisfaire les exigences futures des compagnies aériennes et générer suffisamment de rendement sur le capital employé. Par conséquent, le plan directeur de l'aéroport, en vue d'augmenter la capacité, doit satisfaire les critères de durabilité financière des investissements. Certains États continuent de fournir le financement public nécessaire au développement de la capacité, mais ce modèle devient moins fréquent.

1.4 Ainsi qu'on le mentionne dans la note de travail WP/14, les opérations aéroportuaires constituent l'un des domaines importants d'amélioration des performances reconnus dans le Plan mondial de navigation aérienne (GANP). Le manque de capacité de l'espace aérien à l'interface des pistes peut être atténué au moyen d'options contenues dans le GANP, notamment les discussions concernant l'accessibilité des aéroports (APTA), la turbulence de sillage (WAKE) et le séquencement sur piste (RSEQ).

1.5 L'insuffisance de capacité aéroportuaire peut être abordée par des discussions relatives aux opérations de surface (SURF), à l'information météorologique (AMET) et de façon plus importante, à la prise de décision collaborative au niveau des aéroports (ACDM). D'autres préoccupations importantes quant à la capacité sont les services d'assistance au sol et l'utilisation d'aéronefs plus larges et de nouvelle génération.

1.6 Tous ces enjeux sont développés plus en détail dans les paragraphes qui suivent.

2. DISCUSSION

Le GANP et la performance des aéroports

ACI soutient le concept de mise à niveau par blocs du système d'aviation de l'OACI, décrit dans le Plan mondial de navigation aérienne, et en particulier le domaine 1 d'amélioration de la performance portant sur les opérations aéroportuaires, qui comprend :

WAKE : Augmentation du débit des pistes par la séparation en fonction de la turbulence de sillage ;

RSEQ : Amélioration de la circulation par le séquencement sur piste (AMAN/DMAN) ;

SURF : Sécurité et efficacité des opérations de surface (A-SMGCS) ;

APTA : Optimisation des procédures d'approche, incluant le guidage vertical ;

ACDM : Amélioration des opérations aéroportuaires par l'A-CDM ;

AMET : Services d'information météorologique interopérable (PIA 2) est également à considérer.

2.1 En particulier, en ce qui concerne WAKE, ACI soutient les efforts de réduction de la séparation des aéronefs pour les approches et les départs, tout en assurant le maintien de la sécurité. Les durées d'occupation des pistes devraient être réduites en optimisant l'infrastructure des pistes et des voies de circulation, par exemple en déterminant le meilleur endroit pour libérer rapidement la piste et accéder aux voies de circulation, et en améliorant l'éclairage et le marquage.

2.2 En ce qui concerne RSEQ, ACI soutient l'utilisation des outils de gestion des arrivées et des départs (AMAN/DMAN), qui sont des outils importants pour optimiser la capacité des pistes, en termes d'efficacité, de protection de l'environnement et de sécurité. Les mesures basées sur le temps

pourraient être adoptées pour séquencer efficacement les départs et les arrivées des vols indépendamment des conditions de vent.

2.3 En ce qui concerne SURF, ACI soutient le développement et la mise en œuvre du Système perfectionné de guidage et de contrôle des mouvements à la surface (A-SMGCS) pour faire en sorte que la capacité aéroportuaire dans les conditions météorologiques de vol aux instruments soit aussi près que possible de la capacité en conditions météorologiques de vol à vue, sans compromettre la sécurité. ACI soutient le développement de modèles, d'outils et de procédures, et estime qu'une mesure utile de la performance de capacité des aéroports et des espaces aériens pourrait être élaborée à partir d'une évaluation méticuleuse de l'information sur les retards.

2.4 En ce qui concerne AMET, ACI estime qu'une approche centrée sur le réseau et orientée service pour le partage d'informations météorologiques assurera une meilleure connaissance situationnelle, permettant aux aéroports de planifier et de se préparer aux éventuels retards et perturbations météorologiques. ACI soutient l'objectif de l'OACI de fournir des services d'information SWIM interopérables pouvant être ajustés aux besoins des utilisateurs.

2.5 En ce qui concerne les approches de précision, un système d'atterrissage (GLS) avec système de renforcement au sol (GBAS) peut offrir une solution de rechange au système ILS, et desservir plusieurs pistes avec un seul système. En cas d'approche ILS, les décollages et atterrissages précédents peuvent perturber le signal, alors que le GLS est préservé de cette interférence et que la stabilité du guidage est ainsi améliorée, avec maintien de la capacité en situation de faible visibilité, ce qui constitue un avantage particulier pour les aéroports à capacité insuffisante.

A-CDM, espace aérien et efficacité des aéroports

2.6 ACI considère que les exploitants aéroportuaires ont un rôle central à jouer et défend la nécessité d'adopter la gestion totale d'aéroport (TAM) comme prochaine étape de l'A-CDM, en intégrant les contraintes du terminal et du côté ville. ACI estime que l'A-CDM peut aussi jouer un rôle dans les aéroports plus petits ou régionaux en facilitant les réseaux régionaux et en optimisant l'efficacité des aéroports.

2.7 Bien qu'ACI salue l'inclusion récente de l'A-CDM comme partie III du *Manuel sur la gestion collaborative des flux de trafic aérien* (Doc 9971), nous suggérons d'en faire un document distinct, afin de le rendre plus visible aux aéroports. ACI prépare aussi un guide d'utilisation simplifié de l'A-CDM pour appuyer la mise en œuvre par les aéroports.

2.8 ACI considère que des moyens techniques et opérationnels devraient être mis au point pour optimiser l'utilisation de la capacité des aéroports et de l'espace aérien, en plus de l'ajout de nouvelles capacités aéroportuaires lorsque cela se justifie sur le plan économique. ACI supporte la coopération accrue avec les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et les agences gouvernementales de contrôle de l'espace aérien, ce qui améliorerait la capacité de l'espace aérien et la qualité du service grâce à l'utilisation optimale de la capacité des systèmes d'aéronef. ACI soutient la nécessité d'augmenter la capacité des routes d'approche et de départ, en fonction de la capacité des pistes.

Assistance en escale

2.9 ACI reconnaît le rôle des services d'assistance en escale dans l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité aux aérodromes. La normalisation des activités d'assistance en escale envisagée dans l'ébauche du Manuel des services d'assistance en escale de l'OACI et l'augmentation de la capacité des opérations au sol sont des éléments clés de l'efficacité des aérodromes. Une approche collaborative

est requise entre les exploitants aéroportuaires et les fournisseurs de services d'escale pour pouvoir y arriver. ACI a publié en 2016 un document de politique sur les services d'assistance en escale et vient d'achever un modèle d'entente sur les services d'assistance en escale entre un aéroport et un fournisseur de services d'escale. Ce modèle peut être adapté à la réglementation et aux conditions locales.

Aéronefs de nouvelle génération

2.10 En vue de l'augmentation prévue du trafic aérien, l'industrie conçoit et fabrique des aéronefs présentant une meilleure efficacité opérationnelle et des avancées techniques comme des bouts d'aile repliables. ACI collabore étroitement avec les constructeurs d'avion pour aider les aéroports à s'adapter aux nouveaux aéronefs et pour influencer la conception des nouveaux appareils afin que les aéroports puissent s'y adapter le plus facilement possible.

Conception et exploitation des aérodromes

2.11 ACI soutient entièrement l'OACI dans ses efforts pour optimiser les normes de conception des aérodromes et estime que la conception et l'exploitation des aérodromes devraient s'appuyer sur les données de sécurité et les études de performance, afin d'améliorer la capacité aéroportuaire sans compromettre l'exploitation sécuritaire des aéronefs.

Autres initiatives

2.12 Drones et systèmes d'aéronef sans pilote (UAS) : ACI a publié un document de politique sur les drones. ACI soutient entièrement l'utilisation sécuritaire des drones dans les opérations aéroportuaires, comme l'inspection des aires de mouvement, la calibration des aides visuelles et à la navigation, la gestion de la faune, la sûreté, etc. À cette fin, il faudrait mettre au point des procédures d'exploitation communes pour les drones, afin de faciliter leur intégration aux aéroports et assurer la sécurité. L'exploitation des drones doit être réglementée et les problèmes potentiels doivent être abordés de façon collaborative pour éviter les conséquences négatives.

2.13 NEXTT[2] : ACI et IATA présentent une note de travail expliquant le concept de leur initiative commune connue sous le nom de NEXTT, qui vise à moderniser les processus de voyage des aéroports et des services au sol.

3. CONCLUSION

3.1 La Conférence est invitée à :

a) prendre acte de l'information fournie sur les projets d'ACI visant à soutenir le GANP de l'OACI ;

b) aux États d'encourager leurs exploitants aéroportuaires à s'adresser à ACI pour obtenir de l'assistance dans toutes les matières évoquées dans la présente note ;

c) demander à l'OACI de continuer à travailler sur l'A-CDM en considérant l'incorporation du concept de gestion totale des aéroports.

— FIN —

[2] AN-Conf/13-WP/293