



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

Point 3 : Renforcement du système mondial de navigation aérienne

3.5 : Autres questions relatives à l'ATM

INFRASTRUCTURES D'AVIATION DURABLES ET RÉSILIENTES

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le transport aérien est sensible au macroenvironnement dans lequel il fonctionne. La planification des infrastructures d'aviation et les investissements qui leur sont consacrés devraient tenir compte du contexte de leur contribution à l'ensemble de l'économie. Les changements climatiques et leurs impacts sur la météo sont des facteurs macrocritiques qui ne devraient pas être ignorés lors de la planification opérationnelle et fiscale. Les infrastructures d'aviation, et notamment les aéroports, sont exposées aux mêmes risques et dommages que tous les autres services publics du pays. Pour assurer leur résilience aux désastres, les États devraient adopter une approche plus stratégique de leurs mesures de planification d'urgence et de préparation, tenant compte des coûts qui pourraient résulter de sous-investissements.

Suite à donner : La Conférence est invitée à accepter les recommandations formulées au paragraphe 3.1.

1. INTRODUCTION

1.1. Le transport aérien joue un rôle essentiel d'aide et de secours durant et après un désastre. Alors que les priorités de l'État durant et après les événements portent sur les hôpitaux, les routes et autres installations publiques, le soutien constant et l'arrivée de biens et de fournitures reposent sur le transport aérien. Durant un désastre, les aéroports deviennent des points d'arrêt pour le transport des biens et fournitures de secours et pour l'évacuation des survivants et des blessés. Historiquement, les compagnies aériennes ont soutenu ces activités humanitaires. Lorsque la situation revient à la normale, l'aviation commerciale continue de jouer un rôle important dans le relèvement du pays en transportant des biens et des personnes. Par conséquent, la continuité de l'aviation civile durant et après un désastre est essentielle, non seulement du point de vue opérationnel des compagnies aériennes, mais surtout pour le relèvement économique du pays après un désastre.

¹ Toutes les versions linguistiques sont fournies par l'IATA.

1.2. Le supplément C de l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* contient du matériel relatif à la planification des mesures d'exception. Le chapitre 5 de l'Annexe 15 — *Services d'information aéronautique* donne aussi de l'information sur la publication de NOTAM sur les mesures de contingence.

1.3. La 39^e session de l'Assemblée de l'OACI a examiné la nécessité de mettre en place un cadre pour orienter l'intervention de l'Organisation en cas de crise et a demandé, notamment, « que le Conseil établisse une politique d'intervention en cas de crise » (résolution A39-24 de l'Assemblée). L'objectif principal de cette politique est de traiter de l'intervention de l'Organisation dans les cas d'accidents d'aéronef, de catastrophes naturelles et d'origine humaine, d'actes d'intervention illicite et de pandémies qui ont des incidences importantes sur le transport aérien international et affectent la confiance du public envers la sécurité et la sûreté du transport aérien.

2. ANALYSE

2.1. En plus de l'augmentation du nombre de pertes de vie résultant de catastrophes, les pertes économiques subies atteignent en moyenne 250 à 300 milliards de dollars US chaque année². Cette tendance devrait se poursuivre, tout comme se maintiennent les flux économiques vers des pays à risque et déjà vulnérables. Par exemple, les pertes annuelles attendues dans les petits États insulaires en développement (SIDS) en raison des catastrophes naturelles correspondent à 20 pour cent de leurs dépenses sociales totales. Pourtant, le tourisme dans ces mêmes SIDS continue de croître.

2.2. Comme on s'attend à ce que la fréquence et la gravité des catastrophes naturelles s'accroissent avec les changements climatiques, on prévoit que dans les Caraïbes, les changements climatiques entraînent des pertes additionnelles de 1,4 milliard de dollars US uniquement au chapitre des dommages causés par les cyclones.

2.3. Pour être résilients, nous devons cesser de gérer les désastres pour plutôt gérer les risques et construire des infrastructures résilientes et durables. Un élément clé des opérations durables et résilientes est le partage et l'échange d'information.

2.3.1. Souvent, durant une situation d'urgence, les compagnies aériennes disposent de peu ou pas d'information pour appuyer leurs décisions opérationnelles. La communication et la coordination sont essentielles pour que le flux d'information circule et que les ressources des compagnies aériennes soient utilisées de façon efficace. Cela devient particulièrement important lorsque survient un désastre naturel et que les compagnies aériennes jouent un rôle crucial pour le transport des biens et des personnes affectées aux interventions humanitaires, et pour les évacuations.

2.3.2. L'Équipe de coordination des mesures d'urgence offre un exemple de bon fonctionnement au niveau tactique. L'initiative de l'OACI et de l'IATA s'est avérée bénéfique au Moyen-Orient. Un autre exemple réside dans les équipes IATA intégrées au centre de commandement de la *Federal Aviation Administration* (FAA) et à Eurocontrol, qui soutiennent les compagnies aériennes durant les scénarios d'urgence. Toutefois, la disponibilité d'information fiable durant un désastre demeure un problème.

2.4. Un autre aspect de la mise en place d'infrastructures résilientes est la capacité de tirer des leçons d'une catastrophe et d'améliorer les infrastructures et les processus. Dans l'esprit de la stratégie « *Building Back Better* » (reconstruire en mieux), les décideurs politiques, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les aéroports et les compagnies aériennes devraient effectuer des examens rétrospectifs pour aider les décideurs politiques dans leurs efforts de renforcement des capacités locales et dans leurs activités de mise au point de cas d'utilisation qui pourraient profiter à d'autres régions.

² Source : *United Nations Office for Disaster Risk Reduction* (UNISDR)

2.5. Souvent, un désastre a des effets d'entraînement. L'impact d'une catastrophe peut être ressenti sur les lieux mêmes, mais aussi dans la région, et parfois dans plusieurs régions. Ainsi, la préparation en vue des urgences et des désastres devrait être envisagée à une échelle régionale et interrégionale, et elle doit :

- a) être stratégique et viser les opérations de bout en bout ;
- b) examiner des concepts comme la prestation de services par des tiers et la délégation des services de navigation aérienne durant une situation d'urgence ;
- c) faire l'objet de répétitions lors d'exercices, pour s'assurer que les procédures établies sont réalistes et qu'elles fonctionneront en cas d'urgence.

2.6. Lorsqu'on examine l'aspect économique des catastrophes, les avantages économiques des investissements en matière de planification des désastres devraient être pris en compte, de même que les pertes économiques qui résultent des désastres. L'évaluation des pertes lors de désastres majeurs a été effectuée de façon plus constante que l'évaluation des avantages qu'on aurait obtenus en planifiant la réduction des risques, ou l'évaluation des coûts associés à un manque de préparation. Alors que les grandes institutions de financement publiques et privées mesurent leurs performances en fonction d'indicateurs macroéconomiques, comme la résilience au climat, des investissements basés sur l'information sur le risque et le climat sont essentiels pour assurer la durabilité et la résilience des États.

3. CONCLUSION

3.1. Des infrastructures de gestion du trafic aérien (ATM) résilientes et une planification d'urgence stratégique peuvent réduire le risque d'interruption des opérations lors d'un désastre, mais elles permettent en plus aux compagnies aériennes de fournir efficacement le secours et l'aide nécessaires en cas de catastrophe. S'appuyant sur la résolution A39-24, la Conférence est invitée à :

- a) inclure au cadre régional de l'OACI des évaluations rétrospectives dans les pays qui ont subi un désastre ;
- b) charger l'OACI de mettre au point des stratégies et des plans d'urgence sur les principaux axes de trafic, en collaboration avec l'IATA et d'autres organisations ; ces plans devraient donner lieu à des répétitions et être révisés régulièrement ;
- c) en se basant sur des modèles existants de communication et de coordination, charger l'OACI de mettre au point un cadre pour les communications et la coordination d'urgence, qui inclura non seulement les États et les fournisseurs de services de navigation aérienne, mais aussi les compagnies aériennes et d'autres organisations, comme les organisations de secours humanitaires ;
- d) charger l'OACI de collaborer avec l'IATA et d'autres partenaires et intervenants de l'industrie à la préparation d'une étude de cas sur la valeur de la continuité de l'aviation civile lors de désastres.