



QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024

Point 1 : Mise à jour sur le plan d'activités 2023-2025 de l'OACI et la planification stratégique à long terme

1.1 : Révision de l'ordre des priorités dans le plan d'activités 2023-2025 de l'OACI

RÉVISION N° 1

RÉSILIENCE DU SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)
et le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Une perturbation de l'espace aérien peut avoir plusieurs causes sous-jacentes, qu'il s'agisse de tensions géopolitiques, d'agitation civile, de conflit armé, de catastrophe naturelle, d'action industrielle, ou de cyberattaque sur l'infrastructure numérique de l'aviation. Certains types de catastrophes naturelles peuvent être plus facilement prévus. Par exemple, certaines régions peuvent prédire la saison des ouragans ou des typhons et s'y préparer. Même quand des interruptions des service de navigation aérienne ou des fermetures d'espace aérien sont prévues, les troubles politiques et les conflits armés se prolongent souvent sur de longues périodes durant lesquelles peu d'information est transmise à l'aviation civile sur l'évolution de la situation sur le terrain. Ce problème s'aggrave quand l'espace aérien dans ou à proximité de la zone de perturbation n'est pas efficacement géré. La présente note propose un cadre pour traiter les perturbations ou interruptions de service à long terme et un moyen d'assurer la résilience opérationnelle.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver les recommandations formulées au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Les changements climatiques affectent les modèles météorologiques, ce qui modifie la fréquence et la gravité des désastres naturels. En même temps, l'environnement géopolitique dans certaines régions entraîne des interruptions des service de navigation aérienne, dont certaines rendent l'espace aérien indisponible à long terme.

1.2 Les récentes orientations du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) ajoutent la « résilience » à la capacité. Le Concept opérationnel d'ATM mondiale (GATMOC) évoque aussi la volonté

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

que le système mondial de navigation aérienne mette à profit son potentiel intrinsèque de satisfaire les demandes des utilisateurs de l'espace aérien durant les périodes de pointe et dans les zones d'intense trafic, tout en cherchant à réduire les limitations des flux de trafic. Par conséquent, le système de navigation aérienne doit être suffisamment résilient pour résister aux interruptions de service et aux réductions temporaires de capacité qui en découlent.

2. DISCUSSION

2.1 Une interruption de service a souvent des effets d'entraînement qui font en sorte que les impacts d'un désastre sont ressentis sur les lieux mêmes, mais aussi à l'échelle de la région, voire parfois dans plusieurs régions. Par conséquent, la résilience du système de navigation aérienne ne devrait pas s'arrêter aux frontières du territoire où se trouve la cause de l'interruption de service, puisque la fermeture d'un espace aérien a des incidences sur le trafic dans les régions d'information de vol (FIR) adjacentes.

2.2 Le nombre de perturbations de l'espace aérien a augmenté au cours des dernières années, affectant la capacité de l'espace aérien disponible. Dans les cas de perturbation de longue durée, les compagnies aériennes font face à des problèmes d'efficacité opérationnelle aux alentours des espaces aériens qui ne sont plus ouverts à l'aviation civile. Cela est principalement attribuable aux inefficiences de l'espace aérien qui existaient avant la perturbation, mais qui se trouvent amplifiées avec les réacheminements du trafic.

2.3 Les scénarios d'évitement et les mesures d'urgence en cas de perturbation à long terme devraient aussi tenir compte des incidences sur les opérations des compagnies aériennes et de la nature de certains enjeux ou défis, par exemple l'impact sur la consommation de carburant, les performances des aéronefs et les limitations de temps de vol des équipages, mais aussi tenir compte de ces contraintes lors de la mise en œuvre des plans d'urgence et de réacheminement.

2.4 La note de travail AN-Conf/14-WP10 de l'OACI explique que l'utilisation de stratégies et d'initiatives visées par les dispositions de l'OACI, telles que la gestion des courants de trafic aérien, la sectorisation dynamique, l'utilisation flexible de l'espace aérien et la coopération civilo-militaire, peut améliorer les performances dans de vastes portions de l'espace aérien. Ces initiatives d'optimisation de l'espace aérien peuvent favoriser l'efficacité des opérations des compagnies aériennes sur des axes où il y a eu un déplacement des flux de trafic en raison d'une perturbation de l'espace aérien.

2.5 L'échange d'information entre les États au sujet des perturbations connues ou prévues peut aider les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et les compagnies aériennes à mieux se préparer et à s'entendre sur les scénarios d'urgence. De plus, l'organisation d'exercices de simulation pour tester nos plans d'urgence pourrait améliorer la capacité des ANSP, des aéroports et des compagnies aériennes de développer des approches collaboratives pour l'évaluation des risques et la réponse aux perturbations.

2.6 Au niveau tactique, les équipes de coordination d'urgence (CCT) font du bon travail en matière de gestion et d'atténuation des perturbations à court terme. Toutefois, en cas d'indisponibilité à long terme de l'espace aérien, le travail devrait aller au-delà des réacheminements d'urgence (temporaires).

3. CONCLUSION

3.1 Avec le nombre croissant de perturbations de longue durée de l'espace aérien, il y a des changements de flux de trafic dans certaines régions. Cela nécessite l'optimisation de l'espace aérien dans ces flux de trafic. Les initiatives d'optimisation de l'espace aérien comme la gestion des flux de trafic aérien (ATFM) et l'utilisation souple de l'espace aérien (FUA) peuvent être utilisées.

3.2 Les évaluations des risques de sécurité, en particulier lorsqu'il s'agit de prendre la décision de rétablir les opérations normales, exigent d'obtenir l'information juste en temps opportun. Le partage entre gouvernements de l'information sur les risques connus ou les restrictions est un facilitateur essentiel de ce processus.

3.3 Bien que les dispositions de l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* sur la planification d'urgence fournissent les grandes lignes des travaux régionaux et transrégionaux sur la résilience de l'espace aérien et la réponse aux interruptions de service, il faut des orientations additionnelles, en particulier concernant la reprise des opérations normales.

4. SUITE À DONNER

4.1 La Conférence est invitée à accepter les recommandations qui suivent :

Il est recommandé que les États :

- a) mettent en œuvre les initiatives d'optimisation de l'espace aérien visées par les dispositions de l'OACI, comme l'utilisation souple des flux de trafic aérien et la coopération civilo-militaire ; et
- b) partagent l'information préalable liée aux perturbations connues ou prévues.

Il est recommandé que l'OACI :

- c) en collaboration avec l'industrie, développe des orientations mondiales sur la gestion des urgences ATM et des phases de rétablissement, ainsi que des cadres régionaux pour soutenir la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*.