Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/168[1]
25/9/26

NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels
3.3 : Renforcer le mécanisme de planification des interventions d'urgence et la protection des consommateurs afin de favoriser la résilience du système de l'aviation

STRATÉGIES POUR LA CONTINUITÉ OPÉRATIONNELLE ET LA RÉSILIENCE DU TRANSPORT AÉRIEN EN CAS DE CATASTROPHES NATURELLES

[Note présentée par le Venezuela (République bolivarienne du) et appuyée par 16 États membres de la CLAC[2]]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note décrit l'expérience du Venezuela (République bolivarienne du) à la suite des séismes du 24 juin 2026. La réaction immédiate a consisté à recourir de façon stratégique à des aéroports de dégagement, afin d'éviter toute interruption de la connectivité aérienne nationale et internationale. Cet événement a montré que la continuité du transport aérien pendant et après une catastrophe naturelle est essentielle pour garantir l'acheminement de l'aide humanitaire.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) encourager les États à intégrer des programmes de formation continue en gestion de crise et en adaptabilité opérationnelle dans les plans de formation du personnel, en reconnaissant que le talent humain constitue le pilier fondamental de la continuité du service ;
b) prier l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'élaborer un manuel sur la résilience de la connectivité aérienne face aux catastrophes naturelles, qui comprend des suggestions pour rationaliser les procédures réglementaires. Cette rationalisation de la réglementation devrait permettre, dans un délai de 72 heures, l'octroi de droits de trafic temporaires et l'ajustement des itinéraires des compagnies aériennes touchées par la fermeture d'un grand aéroport.

Objectif stratégique :	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.*
Incidences financières :	Les activités visées dans la présente note seront effectuées sous réserve de la disponibilité de ressources dans le budget-programme ordinaire 2026-2028 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires et/ou de contributions volontaires, notamment le Fonds volontaire pour le transport aérien (TRAF).

[1] Version espagnole fournie par le Venezuela (République bolivarienne du).
[2] Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine et Uruguay.

Références :	Annexe 9 – *Facilitation* Annexe 11 – *Services de la circulation aérienne* Doc 9971, *Manuel sur la gestion collaborative des flux de trafic aérien (ATFM)*

1. INTRODUCTION

1.1 Les catastrophes naturelles constituent un risque systémique récurrent pour l'aviation civile internationale. Que les États disposent de réseaux aéroportuaires à pivot unique ou à plusieurs pivots, la perte soudaine de capacité opérationnelle d'un ou plusieurs aéroports pivots (principaux) engendre des répercussions qui compromettent la connectivité régionale, déstabilisent les flux de fret et saturent les capacités de gestion du trafic aérien (ATM) dans les régions d'information de vol (FIR) adjacentes. Le 24 juin 2026, deux séismes d'une magnitude de 7,2 et 7,5 ont frappé le nord du Venezuela (République bolivarienne du), déclenchant immédiatement les protocoles d'évaluation des dommages et des infrastructures du principal aéroport du pays, l'aéroport international Simón Bolívar de Maiquetía, qui a subi des dégâts dévastateurs.

1.2 La réaction rapide et la capacité à réorganiser les flux de trafic aérien ont été rendues possibles grâce à la coopération technique. Le soutien des États voisins a atténué les effets de cette situation d'urgence et contribué à maintenir l'espace aérien vénézuélien ouvert sans défaillance importante de la connectivité.

2. ANALYSE

2.1 Lorsqu'un centre de contrôle régional (ACC) est temporairement hors ligne ou si un aérodrome stratégique ferme, le système mondial dépend de la capacité des FIR adjacentes à assurer un détournement ordonné du trafic. Dans le cas présent, le séisme a mis l'ACC de Maiquetía hors service durant 19,5 heures. Toutefois, les antennes et les serveurs de secours sont restés opérationnels, et toute perte de communication et de surveillance a donc été évitée. Une équipe de cinq contrôleurs aériens a pu exécuter le plan d'urgence et dérouter en toute sécurité les aéronefs en vol vers les FIR adjacentes de Bogotá, Barranquilla, San Juan, Amazónico, Georgetown, Piarco et Curaçao, pendant que les contrôleurs d'approche locaux prenaient en charge le trafic intérieur. Le bureau local étant temporairement dans l'incapacité d'émettre des avis, des mesures ont été prises en collaboration avec le bureau régional de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour publier un avis aux aviateurs (NOTAM) « zéro » relatif au contrôle de la circulation aérienne (ATC) en vue d'une évacuation d'urgence. Ce NOTAM a été aimablement émis puis prolongé par l'Autorité de l'aviation civile (AAC) de Colombie à la demande de l'État vénézuélien. Le bureau international des NOTAM au Venezuela (République bolivarienne du) a rétabli la connectivité dans la matinée du 25 juin 2026.

2.2 Parallèlement à ces mesures de navigation aérienne, dans les 48 premières heures qui ont suivi la catastrophe, l'autorité de l'aviation du Venezuela, en coordination avec les compagnies aériennes nationales et internationales ainsi qu'avec les autorités aéroportuaires, a commencé à rediriger les liaisons aériennes touchées vers quatre aéroports de dégagement qui n'avaient pas subi de dégâts, à savoir : l'aéroport international Arturo Michelena (SVVA), l'aéroport international General José Antonio Anzoátegui (SVBC), l'aéroport de Los Tacariguas (SVBS) et la base aérienne El Libertador (SVBL).

2.3 Dans le cas spécifique de l'aérodrome SVBL, l'infrastructure militaire a été affectée à un usage double dans le cadre d'une initiative stratégique visant à accroître la capacité d'absorption du réseau de dégagement. Ce processus a abouti à la publication d'un NOTAM d'activation commerciale et à l'intégration officielle des spécifications de l'aérodrome dans la publication d'information aéronautique (AIP).

2.4 Cette stratégie a permis d'assurer la réorganisation de 84 % des liaisons intérieures et de 73 % des liaisons internationales en seulement huit jours, et partant, de garantir la continuité du transport aérien public, de réduire au minimum l'impact sur les passagers et de maintenir un appui ininterrompu aux activités de fret.

2.5 La délivrance d'autorisations pour les vols internationaux d'aide humanitaire a été coordonnée à titre prioritaire, dans le but d'acheminer les équipes de secours ainsi que les fournitures médicales et d'urgence via les aéroports pivots en état de fonctionnement.

2.6 Le maintien de la connectivité aérienne reposait sur les piliers ci-après de la gestion de la résilience :

i. **Activation immédiate d'aéroports de dégagement** : déroutement coordonné des vols de passagers et de fret vers des terminaux de dégagement opérationnels disposant de capacités techniques et d'infrastructures adéquates.

ii. **Souplesse du contrôle de la circulation aérienne (ATC)** : reconfiguration rapide des secteurs de contrôle de l'espace aérien et des itinéraires de secours afin d'absorber l'afflux de trafic dans les aéroports secondaires.

iii. **Évaluation technique en temps réel** : inspection des pistes, des voies de circulation, des tours de contrôle et des systèmes d'aide à la navigation, afin d'exclure tout dommage structurel avant la reprise progressive des activités.

iv. **Coordination institutionnelle** : communication continue entre l'autorité de l'aviation civile, les compagnies aériennes et les autorités aéroportuaires.

2.7 Enseignements tirés :

a) La désignation préalable des aéroports de dégagement et la mise à jour continue de leurs capacités sont essentielles pour absorber les pics soudains de demande.

b) La résilience ne se limite pas aux infrastructures physiques, mais concerne aussi la capacité d'adaptation du personnel opérationnel. Les techniques de gestion de crise et la souplesse réglementaire ont permis de reconfigurer les flux aériens en toute sécurité dans des conditions très instables.

c) La durabilité du système de l'aviation en cas de catastrophe dépend du bien-être, de la vigilance et du courage du personnel technique d'urgence, qui assure une intervention opérationnelle fiable sans épuiser les ressources humaines.

3. CONCLUSION

3.1 La résilience du transport aérien va au-delà de la durabilité physique des pistes et des terminaux ; elle réside dans l'adaptabilité, la compétence et la flexibilité des ressources humaines. La réussite de la réorganisation des liaisons et de la redistribution du trafic aérien au cours des 48 premières heures a montré que, pour que les infrastructures restent opérationnelles en cas de crise, tout dépend des êtres humains, de leur culture organisationnelle et de leur capacité à mettre en œuvre des plans d'urgence. Par conséquent, un investissement continu dans la préparation du personnel est essentiel pour garantir la continuité du service public sans compromettre la sécurité.

3.2 Les catastrophes naturelles continueront de représenter un défi majeur pour l'aviation mondiale. Les enseignements tirés sur le plan opérationnel renforceront la cohésion de la communauté aéronautique internationale, et garantiront ainsi que le transport aérien demeure l'artère vitale du développement et des secours d'urgence pour nos pays. Il s'ensuit que l'élaboration d'un manuel sur la résilience de la connectivité aérienne face aux catastrophes naturelles, en tant que guide technique, s'inscrit directement dans la vision stratégique de l'OACI qui consiste à garantir la capacité, l'efficacité et la continuité du système mondial de navigation aérienne, en répondant à la nécessité de fournir aux États des orientations normalisées pour :

a) planifier une intervention opérationnelle coordonnée avec les aéroports de dégagement et les réseaux secondaires ;

b) accorder une souplesse réglementaire temporaire aux exploitants aériens afin de maintenir la connectivité ;

c) préserver les chaînes d'approvisionnement essentielles grâce à des mécanismes régionaux harmonisés de facilitation et de coordination.

— FIN —