



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 35 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

#### UTILISATION DES DONNÉES DE SÉCURITÉ POUR LA CONCEPTION DES AÉRODROMES

(Note présentée par ACI, CANSO et ICCAIA)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

ACI, CANSO et ICCAIA ont toujours vivement recommandé l'utilisation des données de sécurité pour définir des spécifications de conception d'aéroport alignées avec les exigences de sécurité.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) soutenir le travail effectué sous la direction de la Commission de la Navigation aérienne, relatif à la révision des spécifications de conception d'aérodrome, avec un accent marqué sur l'utilisation des données de sécurité et d'information ;
- b) favoriser le partage des informations de sécurité entre les Etats, les aéroports, les organisations partenaires locales et les organisations internationales qui pourraient contribuer à l'atteinte de ces objectifs.

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité, Capacité et efficacité de la navigation aérienne et Développement économique du transport aérien. |
| <i>Incidences financières :</i> | Néant.   |
| <i>Références :</i>             |  |

<sup>1</sup> Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par ACI.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Les recherches menées par l'industrie ont déjà fourni à l'OACI la preuve convaincante que les distances de séparation entre les voies de circulation pouvaient être réduites sans qu'il y ait une diminution du niveau de sécurité aux aérodromes, étant donné que les écarts des aéronefs par rapport aux axes restent inférieurs aux valeurs prévues quand les marges de sécurité ont été établis. L'amendement à l'annexe 14 qui vient d'être publié comporte en conséquence des réductions dans les séparations de voies de circulation minimales et des séparations entre une voie de circulation et un objet.

1.2 Ces réductions des distances minimales de séparation entre les voies de circulation promettent d'être bénéfiques pour les exploitants d'aéroports. En effet, elles vont permettre plus de flexibilité dans la conception des terminaux et installations adjacentes aux voies de circulation telle que par exemple : la possibilité d'utiliser les voies de circulation existantes pour la circulation des avions avec des envergures plus larges, la facilitation du stationnement des aéronefs de grande taille ou encore une meilleure utilisation de l'infrastructure existante. Elles vont aussi contribuer à réduire le coût associé au traitement des aéronefs plus larges dans les aéroports existants. Enfin, elles vont permettre d'éviter de construire de nouvelles installations.

1.3 Ceci étant, l'attention est maintenant tournée vers d'autres spécifications de conception telles que décrites ci-dessous. Les aéronefs de nouvelle génération sont dotés de systèmes qui fournissent des indications très précises pour l'atterrissage et le décollage ainsi que pour la circulation des aéronefs au sol et de ce fait, il s'avère opportun de revoir toutes les spécifications de conception de l'annexe 14, basées sur les données de sécurité disponibles. Se référant à ces données qui couvrent plusieurs années d'opérations, il apparaît que certaines dispositions de l'annexe 14 vont au-delà de ce qui est nécessaire pour assurer la sécurité.

## 2. DISCUSSION

2.1 La Commission de Navigation Aérienne a approuvé l'établissement d'une carte de travail (Job-card) pour revoir la méthode de conception basée sur le code de référence d'aérodrome ainsi que les paramètres majeurs de conception associés. Cette révision a pour objectifs de fournir des dispositions appropriées pour la conception et le développement des infrastructures et installations d'aérodrome et, de modifier les spécifications de conception associées en utilisant, lorsque nécessaire, une approche basée sur la performance opérationnelle. Le but ultime étant d'éliminer toute disposition excessive et sans apport pour la sécurité.

2.2 Cette tâche va consister en la revue des spécifications de conception telles que la largeur de piste, la largeur des voies de circulation, la largeur des accotements de piste et des voies de circulation, la largeur des bandes de piste et des voies de circulation, la distance de séparation entre pistes et voies de circulation ainsi que les surfaces de limitation d'obstacle. Un groupe de travail a été mis en place pour examiner les données de sécurité applicables à ces spécifications tout en tenant compte des technologies disponibles dans les aéroports ainsi qu'à bord des aéronefs, comme en témoigne la performance opérationnelle actuelle.

2.3 Ce travail a le soutien de l'ACI, de CANSO et d'ICCAIA. Comme cela avait été le cas pour les distances de séparation des voies de circulation, les données sur la sécurité des opérations et les performances des aéronefs ainsi que les données sur les incidents doivent être utilisés pour établir le niveau de sécurité associé aux critères de conception des aéroports; le partage de ces informations de sécurité entre toutes les parties prenantes peut contribuer à l'atteinte des objectifs de sécurité.

2.4 ACI, CANSO et ICCAIA sollicitent de ce fait le soutien des États pour la poursuite des objectifs mentionnés ci-dessus, objectifs qui ont déjà reçu le support d'un certain nombre d'États impliqués dans le Groupe d'experts de la conception et de l'exploitation technique des aéroports et la Commission de la navigation aérienne.

— FIN —