

**Allocution de M. Assad Kotaite, Président du Conseil
de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI),
à la onzième Conférence de navigation aérienne**

(Montréal, le 22 septembre 2003)

Au nom du Conseil et du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), j'ai le plaisir de souhaiter à tous la bienvenue à la onzième Conférence de navigation aérienne de l'OACI. Je suis particulièrement heureux de vous présenter officiellement, à cette occasion, notre nouveau Secrétaire général, M. Taïeb Chérif. M. Chérif, qui a siégé au Conseil de l'OACI depuis 1998, apportera à ses nouvelles responsabilités des connaissances et une expérience inestimables dans le domaine de l'aviation civile internationale.

Au cours des douze prochains jours, il vous appartiendra de définir et de convenir des prochaines étapes à franchir pour réaliser notre vision d'un système intégré de gestion du trafic aérien exploitable à l'échelle mondiale à l'appui de l'aviation civile internationale du XXI^e siècle.

Ceux d'entre vous qui ont assisté à la dixième Conférence de navigation aérienne en 1991, ou qui en connaissent bien les résultats, se souviendront de cet événement jalon qui a marqué le processus évolutif vers un système amélioré de navigation aérienne. Ce fut à cette conférence que nous avons décidé de passer d'un système terrestre à un système de navigation aérienne essentiellement satellitaire, fondé sur des technologies de communications numériques. Nous avons par la même occasion adopté un nouveau concept pour répondre aux besoins futurs du transport aérien international. Il s'agit du système de communications, de navigation, de surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM), connu à l'époque sous le nom de Futur Système de navigation aérienne (FANS).

Depuis lors, nous avons, tous ensemble, avancé à pas de géant dans la mise en œuvre de nombreux éléments du système CNS/ATM, enregistrant d'énormes progrès dans divers domaines techniques, opérationnels et institutionnels.

- L'OACI a élaboré et adopté les normes et les pratiques recommandées (SARP) requises pour la mise en œuvre des technologies de communications, de navigation et de surveillance.
- L'OACI a également renforcé l'efficacité des mécanismes qui permettent aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre de l'OACI de promouvoir l'introduction de systèmes CNS/ATM de façon ordonnée et économique. La participation de ces groupes de planification régionale a apporté plus d'uniformité et de cohérence au processus.
- L'OACI a mis au point un Plan général destiné à coordonner et à harmoniser les activités de planification et de mise en œuvre des systèmes, afin de fournir aux États, aux régions, aux fournisseurs de services, aux usagers et aux constructeurs des renseignements de haute qualité sur les avantages que peuvent présenter les nouvelles technologies.
- Et nous tous, partenaires de la communauté aéronautique, avons récolté des succès dans de nombreux domaines, en passant souvent par plusieurs étapes. Je saisis cette occasion pour vous remercier sincèrement de votre excellente contribution.

Le moment est maintenant venu de mettre la dernière touche à notre stratégie et de passer à la nouvelle phase, qui est l'implantation de l'infrastructure de la navigation aérienne de l'avenir. Les nouvelles technologies nécessaires à la modernisation de l'infrastructure de la navigation aérienne existent déjà et l'OACI a mis au point les normes et pratiques recommandées mondiales pertinentes pour aider les États à mettre en œuvre ces technologies de façon ordonnée et économique. Au cours de la présente conférence, nous nous concentrerons sur certains aspects particuliers d'une approche renouvelée de l'élément «gestion du trafic aérien» ainsi que sur les technologies CNS.

Notre conférence se penchera sur une proposition de concept opérationnel de gestion du trafic aérien à l'échelle mondiale. Ce concept général est visionnaire dans sa définition des services qui seront requis pour exploiter le système mondial de gestion du trafic aérien jusqu'en 2025 et au-delà, ainsi que de toute une gamme de nouveaux concepts qu'il faudra intégrer à l'horizon. Une cheville importante de ce concept opérationnel est la notion de la disponibilité et du partage, à l'échelle du système, d'informations rapides, exactes et de grande qualité. Le partage généralisé d'informations est propice à la prise de décisions en mode coopératif, ce qui apportera une efficacité optimale à la gestion du trafic aérien pour la conduite des opérations.

Le concept opérationnel de la gestion du trafic aérien présente une caractéristique fondamentale, qui est l'accent mis sur les performances. Il s'agit en effet de répondre à la nécessité d'assurer que les attentes des diverses parties prenantes sont satisfaites et parvenir aux meilleurs résultats possible en termes de sécurité, d'efficacité et d'économie.

La réponse à ces attentes dépend essentiellement du type de technologies et de systèmes qui nous permettront de respecter les différentes exigences en matière de performances découlant du nouveau concept opérationnel de gestion du trafic aérien. Il nous faut déterminer quels services, installations et systèmes seront requis pour acheminer un nombre établi d'aéronefs à travers des espaces aériens et des aéroports particuliers, de la façon la plus sûre et la plus efficace possible, en fonction des spécifications de performance.

Ces questions seront examinées dans le contexte du rapport entre les innovations technologiques et les spécifications d'exploitation. Jusqu'ici, l'exploitation dépendait des progrès technologiques. Nous devons maintenant axer notre approche sur les besoins opérationnels comme facteur influençant l'évolution technologique. À long terme, il nous faudra viser une relation plus symbiotique entre les deux éléments — technologie et exploitation — de manière à faire un usage optimal des ressources humaines et financières dans la mise sur pied d'un système de navigation aérienne opérationnellement sain et productif pour le XXI^e siècle.

L'harmonisation est un autre facteur essentiel de la fourniture de services de trafic aérien transparents. Le but ultime de l'intégration et de l'harmonisation est d'assurer des services transparents permettant aux usagers d'effectuer leurs opérations avec différents systèmes sans aucune discontinuité, en jouissant d'un niveau égal de sécurité et avec des exigences minimales en matière d'équipement de bord. Nous étudierons les moyens de concilier les différences au niveau intrarégional aussi bien qu'interrégional, en adoptant une démarche fondée sur la coopération et la recherche de consensus.

Comme vous le savez, le fondement de l'infrastructure mondiale des communications, de la navigation et de la surveillance est la disponibilité du spectre de fréquences radio nécessaires à la sécurité de l'exploitation de tous les systèmes de radio aéronautique, qu'ils soient terrestres ou satellitaires. À cet égard, nous ferons une analyse des conclusions de la Conférence mondiale des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT), qui s'est tenue au début de l'année. La conférence a été un grand succès pour l'aviation civile et a confirmé la disponibilité

continue du spectre destiné à l'aviation. Mais nous ne pouvons nous reposer sur nos lauriers : la prochaine conférence de l'UIT aura lieu en 2007 et nos préparatifs devront débiter ici même, à la présente conférence.

Nous aborderons les questions les plus diverses et les plus vastes liées à la navigation aéronautique, notamment celles qui concernent le système mondial de navigation par satellite (GNSS). Dans quelques instants, les fournisseurs de services GNSS informeront la conférence de l'état des progrès du système et de son évolution. Ces informations faciliteront les débats sur un certain nombre de points préoccupants liés au rôle de la navigation par satellite dans la fourniture des services de navigation aéronautique actuels et futurs. Les sujets particulièrement importants porteront sur la vulnérabilité du GNSS au brouillage et sa capacité de supporter les vols à minimums réduits. À l'issue de ces débats et comme suite aux recommandations de la conférence qui serviront d'orientations au développement des services de navigation aéronautique pour l'avenir, l'OACI mettra à jour sa politique de transition à la navigation par satellite.

À la présente conférence, nous aurons en outre à passer en revue les progrès des communications aéronautiques mobiles depuis la dixième Conférence de navigation aérienne, en examinant en particulier l'évolution prévue des systèmes de communication existants et la mise au point potentielle de systèmes futurs dans le cadre du concept opérationnel de la gestion du trafic aérien à l'échelle mondiale.

Comme toujours, la sécurité restera un élément clé dans toutes nos délibérations. Un système de gestion du trafic aérien hautement intégré doit être bâti dans le respect des normes de sécurité les plus strictes. C'est pourquoi il nous faudra étudier les moyens d'assurer la sécurité des opérations. Le Conseil de l'OACI a adopté des normes qui exigent des États qu'ils mettent en place des programmes systématiques appropriés pour la gestion de la sécurité des services de trafic aérien, de façon à garantir la sécurité des services fournis. Je constate avec grand plaisir qu'il vous sera présenté à cette conférence le nouveau Manuel OACI de gestion de la sécurité des services de trafic aérien et que vous serez saisis de tous les aspects de la sécurité, notamment des travaux de la Commission de navigation aérienne sur le Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde, l'élargissement du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité pour intégrer la gestion du trafic aérien et l'idée d'une démarche systémique sur la sécurité. Nous devons acquérir une compréhension totale des incidences des nouveaux systèmes sur la sécurité et déterminer les mesures à prendre pour maintenir, voire améliorer, l'excellente cote de sécurité de l'aviation civile.

Les événements du 11 septembre 2001 nous forcent à nous préoccuper en outre de l'aspect sûreté. Il s'agira de bien connaître les points vulnérables de la gestion du trafic aérien et de l'infrastructure des communications, de la navigation et de la surveillance et de déterminer les mesures concrètes à prendre pour éliminer ou alléger les incidences de ces vulnérabilités. De fait, nos plans pour le système mondial futur de navigation aérienne devront avoir comme clef de voûte les principes fondamentaux de la sûreté comme de la sécurité.

Je ne doute pas que, durant vos délibérations, vous aurez à l'esprit l'état vulnérable de l'industrie du transport aérien. Au cours des deux dernières années, le transport aérien mondial a connu plus d'adversités que durant toute autre période de son histoire. En 2001, le trafic mondial de passagers a chuté de 3 % à la suite du ralentissement de l'économie mondiale et des événements du 11 septembre. Ces répercussions ont continué à se faire sentir en 2002 et ont été aggravées par les préparatifs de la guerre en Iraq. Le trafic a de nouveau baissé en début de 2003 à cause de la guerre et, en particulier, des inquiétudes soulevées par le syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS). Dans de nombreuses régions, les compagnies aériennes traversent encore des crises profondes, caractérisées par des faillites, des pertes

sans précédent, des licenciements généraux et des bouleversements d'horaires. En conséquence, de nombreux aéroports ont subi de fortes baisses de revenus. Des difficultés financières sont enregistrées dans de nombreux États, qu'il s'agisse de pays développés ou en développement.

Mais la situation s'est améliorée depuis et l'on s'attend à ce que, sur une base annuelle, les résultats de 2003 soient similaires à ceux de 2002. Nous prévoyons une croissance du trafic, se chiffrant à plus de 4 % pour l'an 2004 et à plus de 6 % pour 2005. Nos prévisions incluent en outre un raffermissement graduel de la confiance des passagers dans les voyages internationaux, une meilleure application et une facilitation accrue des mesures de sûreté de l'aviation, un redressement de l'économie mondiale et la stabilisation de l'environnement opérationnel. À plus long terme, il faut s'attendre à ce que la croissance du trafic mondial de passagers transportés sur des vols réguliers se poursuive à un taux annuel moyen de 4 % environ.

Tout ceci devrait nous éperonner dans nos efforts d'établissement d'un plan de travail qui assurera une plus grande efficacité de l'infrastructure mondiale de la navigation aérienne. L'OACI elle-même a vu le jour pendant une période de grand chaos, vers la fin de la Deuxième Guerre mondiale, ce qui ne l'a pas empêchée de s'épanouir en une des institutions les plus durables du XX^e siècle et de franchir allègrement le seuil du XXI^e siècle. Restons fidèles à notre vision, car la réalisation graduelle d'un système de navigation aérienne solide, souple et axé sur les résultats ne manquera pas d'apporter des avantages énormes à tous les secteurs de l'industrie.

J'ai maintenant l'honneur de déclarer ouverte la onzième Conférence de navigation aérienne de l'OACI et d'inviter le Président de la Commission de navigation aérienne, M. Daniel Galibert, à prendre la parole et à présenter l'ordre du jour.

Je vous souhaite le plus grand des succès dans vos délibérations.