

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

Point 4 : Mesures d'accroissement de la capacité

4.2 : Mesures régionales

MESURES PRISES AUX NIVEAUX RÉGIONAL ET MONDIAL POUR ACCROÎTRE LA CAPACITÉ DE L'ESPACE AÉRIEN

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note rend compte des problèmes que causent dans de nombreuses régions la demande accrue et la capacité limitée et elle décrit certains des efforts faits aux niveaux mondial et régional pour accroître la capacité et créer un environnement d'exploitation plus efficace. De plus, les dispositions de l'OACI étant l'élément clé qui permet une utilisation plus efficiente et efficace de l'espace aérien disponible, ces dispositions ainsi que leur rôle sont examinés.

La décision de la Conférence figure au paragraphe 5.

1. INTRODUCTION

1.1 En raison de la croissance continue de l'aviation civile dans de nombreuses régions, la demande excède souvent la capacité disponible, si bien que le système de navigation aérienne ne peut répondre aux besoins du trafic aérien, avec les conséquences néfastes que cela entraîne non seulement pour l'aviation, mais aussi pour la santé économique générale. Une des clés de maintien de la vitalité de l'aviation civile consiste à assurer aux niveaux mondial, régional et national la disponibilité d'un système de navigation aérienne sûr, sécuritaire, efficace et viable du point de vue de l'environnement. Cela exige la mise en œuvre d'un système de gestion du trafic aérien (ATM) qui permette l'utilisation maximale des moyens améliorés offerts par les progrès techniques.

1.2 Depuis que la dixième Conférence de navigation aérienne a approuvé le concept des futurs systèmes de navigation aérienne (FANS), devenus par la suite les systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM), la plupart des États et toutes les régions de l'OACI ont lancé des programmes de mise en œuvre visant à améliorer l'exploitation aérienne en recourant à de nouvelles technologies. Il a été reconnu par la suite qu'il fallait adopter un concept général d'un système ATM intégré et mondial, fondé sur des besoins clairement établis. À son tour, ce concept

constituerait la base de la formulation des besoins ATM et de la mise en œuvre coordonnée des technologies CNS/ATM.

1.3 De plus, au niveau mondial, l'OACI continue de formuler les normes et pratiques recommandées (SARP) techniques et opérationnelles concernant les nouveaux systèmes ainsi que les procédures et les éléments indicatifs sur la mise en œuvre et l'utilisation de ces systèmes. Des manifestations mondiales telles que les dixième et onzième conférences de navigation aérienne et des documents tels que le *Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM* (Plan mondial, Doc 9750) contribuent eux aussi à assurer l'harmonisation et la mise en œuvre coordonnée des systèmes CNS/ATM. Le concept opérationnel ATM mondial (voir AN-Conf/11-WP4) et la onzième Conférence de navigation aérienne visent en particulier à promouvoir l'harmonisation et à encourager la mise en œuvre d'un système ATM mondial intégré plus efficace de nature à répondre aux attentes de la communauté de l'aviation.

2. VARIÉTÉ DES BESOINS ET DES ATTENTES

2.1 Le concept opérationnel ATM et, de fait, tous les efforts qui sont faits pour accroître la capacité et améliorer l'exploitation aérienne doivent pouvoir être adaptés à l'environnement et aux besoins opérationnels propres aux divers États et aux diverses régions. De plus, il y a tout un éventail de questions de caractère économique, juridique, politique, financier, environnemental et institutionnel qui varient selon les régions.

2.2 Dans de nombreuses régions, des solutions simples fondées sur l'harmonisation régionale ou la coopération à l'intérieur des zones homogènes apportent parfois des solutions satisfaisantes à court ou à moyen terme, alors que, dans d'autres, des systèmes ATM et des arrangements politiques et juridiques plus complexes peuvent être nécessaires. Un aspect fondamental du concept opérationnel ATM est qu'il reconnaît que les États et les régions diffèrent les uns des autres et qu'ils ont des besoins différents appelant des solutions différentes : c'est pourquoi le concept contient des détails sur un processus de planification évolutive prévu dans le cadre de l'OACI.

2.3 La mise en œuvre du système ATM mondial progresse par l'adoption de plans stratégiques, notamment le Plan mondial, de plans régionaux et de plans de mise en œuvre nationaux, qui décrivent aussi les mesures intermédiaires progressives qui sont prises pour l'effectuer. Les plans de tous les États doivent être coordonnés pour assurer dans toute la mesure possible que les solutions sont harmonisées et intégrées au plan international et qu'elles n'imposent pas sans nécessité que des équipements ATM multiples soient embarqués ou installés au sol.

3. CADRE DE PLANIFICATION

3.1 Le cadre de planification permettant d'atteindre les résultats escomptés pour un État ou une région en particulier nécessaire pour atteindre l'objectif d'un système ATM homogène et mondial est un cadre complexe qui appelle un certain degré de collaboration dans la prise de décisions stratégiques par tous les partenaires, dans une atmosphère de bonne entente et de coopération. L'analyse coûts-avantages et l'établissement d'un bilan de rentabilité aident à identifier les domaines dans lesquels les ressources peuvent être utilisées avec le plus grand profit alors que le bilan de sécurité met en évidence les faiblesses du système qui peuvent appeler des modifications et une nouvelle orientation, de l'économie à la sécurité par exemple.

3.2 Le processus de planification aux niveaux mondial, régional et national devrait permettre de dégager une succession bien comprise, réalisable et efficace par rapport à leur coût d'améliorations qui suivront l'évolution des besoins des usagers et aboutiront à la mise en place d'un système répondant aux exigences de sécurité, de capacité, d'efficacité et environnementales. Le concept opérationnel ATM est la base dont découleront les besoins, les objectifs et les bienfaits de l'ATM et il constitue ainsi la fondation de la formulation de plans régionaux et nationaux de mise en œuvre de l'ATM.

3.3 Les plans régionaux de navigation aérienne (ANP) établissent les besoins en matière d'installations et de services nécessaires à la navigation aérienne internationale. Le concept opérationnel devrait constituer la base de la planification régionale de la navigation aérienne. À ce stade, la démarche descendante, composée d'éléments d'orientation mondiaux et de mesures régionales d'harmonisation, se combine à l'approche ascendante formée par l'architecture du système et les plans de mise en œuvre des États et des exploitants d'aéronefs.

3.4 Les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) ont considérablement fait progresser la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM et, dans certains cas, ils ont collaboré pour faire progresser des initiatives mondiales. Par exemple, la structure des routes entre l'Europe, le Moyen-Orient et l'Asie au sud de l'Himalaya (EMARSSH), le minimum réduit de séparation verticale (RVSM) applicable dans plusieurs régions voisines (par exemple dans le corridor de l'Atlantique Sud), et la structure des routes aériennes transpolaires reliant le continent nord-américain, l'Asie du Sud-Est et la Région Pacifique, ont été l'aboutissement des efforts de plusieurs PIRG et États qui ont fait preuve d'un esprit de coopération internationale sans précédent pour résoudre des situations particulièrement complexes. En plus de ces exemples, conformément au Plan mondial, les PIRG ont recensé plusieurs grands courants de trafic international. Grâce aux efforts combinés de plusieurs sous-groupes CNS/ATM, les PIRG ont dégagé les besoins des utilisateurs de l'espace aérien et établissent actuellement les besoins en installations et services le long de ces grands courants de trafic.

Le ciel unique

3.5 Dans la Région Europe, une série spécifique d'objectifs a été établie pour attaquer les problèmes particuliers qui confrontent la région du fait de l'augmentation du trafic aérien et des problèmes qui en découlent. Cette initiative, qui est connue sous le nom de «ciel unique», a été utilisée en premier lieu par les ministres des transports de l'Union européenne (UE) pour donner suite à une proposition de la Commission européenne concernant la manière d'attaquer les problèmes particuliers au transport aérien que constituaient au sein de l'UE la croissance exponentielle du trafic aérien et la multiplication des retards. De plus, l'augmentation intense du trafic commençait à porter gravement atteinte à l'environnement. L'accord qui a suivi répondait à l'appel du Commissaire aux transports en faveur de l'harmonisation des règles et des comptes rendus d'incidents, d'une amélioration de la coordination transfrontalière et d'une coopération accrue entre les systèmes de contrôle de l'aviation civile et militaire. Les ministres ont aussi demandé que la formation soit normalisée pour permettre aux contrôleurs de la circulation aérienne d'occuper des emplois dans d'autres États membres où existait une pénurie de spécialistes. On escomptait aussi qu'un espace aérien plus homogène permettrait de rationaliser les procédures de sécurité et d'économiser le carburant car les aéronefs pourraient suivre des routes plus directes qui remplaceraient les itinéraires indirects rendus nécessaires par l'existence des nombreux systèmes nationaux différents. De nombreuses questions technologiques, politiques et institutionnelles sont examinées pour instaurer la politique du ciel unique en Europe.

3.6 Ainsi, la politique du ciel unique a été formulée pour régler les problèmes singuliers d'une région particulière. Il est toutefois possible, à mesure que la mise en œuvre du ciel unique progresse, que ce concept puisse être adapté, en totalité ou en partie, à d'autres régions ou dans le monde entier dans le cadre des efforts qui sont faits pour parvenir à un système ATM mondial interopérable et

plus homogène, pour donner suite aux travaux de la Conférence. Il convient cependant qu'une enquête, qu'une analyse et qu'un examen plus approfondis des progrès réalisés, ainsi que des difficultés rencontrées, soient entrepris pour déterminer si, quand et comment ce concept pourrait être adapté pour être utilisé dans le monde entier ou peut-être par d'autres régions. Il appartiendra donc à la Conférence de se mettre d'accord sur la recommandation ci-après :

Recommandation 4/ — Étude et analyse de l'harmonisation mondiale par la méthode du «ciel unique»

Il est recommandé que l'OACI étudie et analyse le concept de «ciel unique» en vue de son utilisation possible dans d'autres régions ou au niveau mondial.

4. DISPOSITIONS DE L'OACI

4.1 Il est rappelé que le cadre mondialement accepté pour l'harmonisation de l'aviation civile est établi et tenu à jour par l'OACI et publié sous la forme de SARP dans les Annexes à la Convention de Chicago, qui énoncent les procédures d'application mondiale. Les Annexes sont complétées par les Procédures pour le service de navigation aérienne (PANS) qui spécifient, en plus de détails que les SARP, les procédures que les organismes des services de la circulation aérienne (ATS) doivent appliquer en exploitation.

4.2 Pour répondre aux besoins particuliers à l'échelon régional, la croissance de l'aviation civile internationale est de plus régie par les ANP régionaux, qui découlent de recommandations des réunions régionales de navigation aérienne et qui décrivent en détail les installations et services que les États doivent mettre en œuvre en vertu de l'article 28 de la Convention. Les ANP sont complétés par les *Procédures complémentaires régionales* (Doc 7030) de l'OACI, qui sont établies pour répondre à des besoins régionaux particuliers non traités dans les dispositions d'application mondiale.

4.3 La sécurité, la régularité et l'efficacité du trafic aérien dépendant dans une grande mesure de l'application uniforme des procédures dans le monde entier, il est essentiel que les Procédures complémentaires régionales ne soient pas incompatibles avec les dispositions des Annexes et des PANS. Elles doivent de fait porter expressément sur des variantes régionales détaillées de ces dispositions ou confirmer une procédure régionale d'importance opérationnelle justifiable, s'ajoutant aux dispositions en vigueur des Annexes ou des PANS, et elles devraient de plus éviter de modifier la description des procédures similaires applicables dans plus d'une seule région.

4.4 Plus précisément, les Procédures complémentaires régionales devraient indiquer un mode d'application des procédures des Annexes et des PANS, et ne pas constituer une déclaration ou une description des installations et des services nécessaires publiés dans les ANP. Les Procédures complémentaires régionales peuvent aussi indiquer des additions autorisées aux dispositions des Annexes et des PANS.

4.5 Dans plusieurs États, il semble cependant être de plus en plus nécessaire de mettre au point et d'appliquer des procédures d'accroissement de la capacité, en particulier au voisinage des aéroports, pour réagir aux exigences plus récentes des utilisateurs de l'espace aérien et aux pressions des industries et des politiciens qui les accompagnent. De plus, la volonté d'États limitrophes d'harmoniser leurs procédures d'accroissement de la capacité a conduit à plusieurs propositions concernant l'inclusion de dispositions à cet effet dans les Procédures complémentaires régionales.

4.6 En tant qu'objectif à long terme, la mise en œuvre d'un système ATM permettant d'utiliser au maximum les moyens améliorés offerts par les progrès techniques constitue la clé d'un système ATM mondial sûr et efficace. Le concept opérationnel ATM décrit ce qui est nécessaire pour améliorer la souplesse de l'exploitation et maximiser son efficacité afin d'augmenter la capacité actuelle et d'améliorer le degré de sécurité du futur système.

4.7 Aussi, et bien qu'il soit admis qu'il puisse être laborieux de répondre aux besoins régionaux en matière d'amélioration de la capacité dans le cadre des SARP et PANS en vigueur, il est essentiel que les États et les PIRG continuent de proposer à l'OACI de les modifier en vue d'amender éventuellement les dispositions d'application mondiale plutôt que d'en appliquer de nouvelles à l'échelon régional. En bout de ligne, cela écartera le danger d'une disparité entre les dispositions actuelles de l'OACI d'application mondiale.

5. DECISION DE LA CONFÉRENCE

5.1 La Conférence est invitée :

- a) à prendre acte de la présente note;
- b) à adopter la recommandation qui suit le paragraphe 3.6;
- c) à adopter la recommandation ci-après :

Recommandation 4/ — Procédures régionales et mondiales d'accroissement de la capacité

Il est recommandé que l'OACI rappelle aux États et aux organisations internationales :

- a) tous les critères relatifs à la formulation de Procédures complémentaires régionales;
- b) que les Procédures complémentaires régionales ne peuvent pas être incompatibles avec les dispositions des Annexes et des PANS;
- c) qu'à l'égard des procédures ATM, les dispositions d'application mondiale sont préférables aux dispositions régionales.