

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

Point 4 : Mesures d'accroissement de la capacité

POSITION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS SUR LES MESURES D'ACCROISSEMENT DE LA CAPACITÉ

(Note présentée par l'IATA)

SOMMAIRE

Les transporteurs aériens membres de l'IATA cautionnent une approche de planification fondée sur les performances en matière de mesures d'accroissement de capacité et l'élaboration de dispositions OACI pertinentes.

C'est à la gestion de la capacité que devrait être accordée une priorité élevée parmi les éléments contribuant à la planification à court et moyen terme et au fonctionnement de l'ATM, et non pas aux mécanismes d'équilibre entre la demande et la capacité². Les transporteurs aériens sont en faveur d'un plus grand recours aux possibilités d'amélioration de la capacité de l'ATM couramment disponibles afin d'éviter le recours à l'équilibre entre la demande et la capacité.

Les objectifs de performance devraient être fondés sur les améliorations opérationnelles évidentes et les avantages offerts aux usagers plutôt que sur la mise en œuvre de technologies.

Les transporteurs aériens membres de l'IATA cautionnent le processus décisionnel conjoint harmonisé mondialement en vue d'offrir aux usagers davantage de choix qui leur permettront de prendre les décisions les plus rentables pour leurs opérations.

Le transfert de certaines procédures et responsabilités du sol au poste de pilotage en ce qui a trait à la garantie de séparation constituera une contribution essentielle à l'accroissement de la capacité.

¹ Les versions arabe, espagnole et française sont fournies par l'IATA.

² *Équilibre entre la demande et la capacité (DCB)*: processus consistant à régler la demande du trafic aérien en fonction de la capacité disponible des aéroports et de l'espace aérien et, réciproquement, à régler la capacité en fonction de la demande quand et où cela est possible.

1. INTRODUCTION

1.1 L'accroissement de la demande de trafic exigera de nouvelles mesures d'accroissement de la capacité et des améliorations des infrastructures dans le monde entier. Une planification de la capacité du réseau ATM fondée sur la performance et la prise de décisions stratégiques constituera le fondement de solutions efficaces, rentables et harmonisées mondialement.

1.2 L'OACI doit coordonner le concept opérationnel ATM et le plan mondial de navigation aérienne avec les plans régionaux de mise en œuvre. Les États devraient mettre en œuvre les plans régionaux de mise en œuvre en tenant compte de la vision à plus long terme du concept opérationnel ATM et du plan mondial de navigation aérienne afin de garantir la convergence vers un système ATM uniforme de porte à porte. Les plans devraient inclure les usagers de l'espace aérien et établir un processus de planification orienté sur la performance qui comprend des objectifs et une stratégie de performance.

2. PLANIFICATION DE LA CAPACITÉ

2.1 Lors de la planification de la capacité, une fois que les objectifs de performance ont été déterminés, il est possible de prendre des décisions en raison d'améliorations opérationnelles clairement établies et des avantages connus pour les usagers et non pas en raison d'une volonté de mettre en œuvre une technologie particulière.

2.2 Les États doivent collaborer avec les organismes internationaux de façon à s'entendre sur des objectifs convenus fondés sur les courants principaux de trafic aérien et sur les prévisions du marché. Les points critiques d'un courant de trafic devraient se voir accorder la priorité de façon à garantir une capacité uniforme et une efficacité maximale de l'ensemble du système.

2.3 Les plans CNS/ATM mondiaux et régionaux de l'OACI devraient être étayés par des dispositions de l'OACI élaborées longtemps à l'avance de façon à garantir une mise en œuvre en sécurité et en temps opportun des mesures d'augmentation de capacité.

2.4 Toutes les composantes du système ou des Régions n'ont pas forcément besoin en même temps de la mise en œuvre de mesures similaires d'accroissement de la capacité. Toutefois, il est important de planifier et mettre en œuvre des mesures dont peut bénéficier l'ensemble du réseau, ce qui exige un niveau élevé de coopération internationale et une relation étroite avec les usagers de l'espace aérien.

2.5 Dans un processus orienté vers les performances, les plans CNS/ATM mondiaux et régionaux de l'OACI doivent énoncer clairement quelles sont les mesures et qui en est responsable, dans l'optique d'un engagement ferme de mise en œuvre. Les plans peuvent être issus de la coopération entre les États, les usagers de l'espace aérien et les organismes internationaux pertinents; ils devraient être entérinés, dans le cadre du processus OACI, sans délai indu.

2.6 En adoptant cette nouvelle approche pour l'élaboration des plans CNS/ATM, tous les intervenants auront à leur disposition une source unique d'information sur la planification et les engagements en matière d'accroissement de la capacité ATM.

3. GESTION DE LA CAPACITÉ

3.1 Les processus de gestion de la capacité passent avant l'équilibre entre la demande et la capacité. L'objectif est de fournir une capacité suffisante tant en période normale qu'en période de pointe de façon à minimiser les contraintes imposées au système et à satisfaire les usagers.

3.2 L'IATA cautionne les concepts de l'OACI en matière de gestion de la capacité, d'amélioration de la capacité de l'ATC et l'utilisation flexible de l'espace aérien.

3.3 Il conviendrait de mettre davantage l'emphasis sur la gestion coopérative, stratégique et pré-tactique des vols de façon à réduire la nécessité de faire des interventions tactiques. Lorsque celles-ci sont nécessaires pour obtenir un séquençement ordonné des décollages et/ou atterrissages, les processus de synchronisation du trafic appliqués à partir du sol ou du poste de pilotage devraient refléter les préférences des usagers et optimiser les trajectoires.

4. MISE EN ŒUVRE

4.1 Il existe un besoin pressant d'évaluer les mesures d'accroissement de la capacité qui pourraient être appliquées mondialement d'une manière harmonisée et rentable tout en offrant les garanties de sécurité nécessaires.

4.2 Dans son document de travail sur le Point 1 de l'Ordre du jour de la conférence, l'IATA incite l'OACI et la communauté ATM à envisager son *Plan d'action pour une mise en œuvre d'une ATM mondiale* comme outil permettant de clarifier la transition vers le concept opérationnel d'ATM. Dans ce document, l'IATA recommande de prendre ce plan en considération lors de l'élaboration des plans CNS/ATM mondiaux et régionaux.

4.3 Certains éléments du plan d'action sont disponibles à l'heure actuelle et procurent déjà des améliorations de capacité et de rendement dans certaines régions. L'IATA incite les parties concernées à adopter et harmoniser ces éléments sur une plus grande échelle car ils peuvent permettre d'éviter le recours à l'équilibre entre la demande et la capacité et minimiser les contraintes imposées au système.

4.4 Le recours au processus décisionnel conjoint devrait être harmonisé mondialement de façon à tirer le meilleur parti de la capacité dans l'espace aérien et aux aéroports, compte tenu du contexte ATM «porte à porte». Le processus devrait être conçu pour permettre une collaboration réelle et laisser aux usagers des choix qui leur permettront de prendre les décisions les plus rentables pour leurs opérations. Il faudrait toutefois faire attention à ce que le processus décisionnel conjoint ne devienne pas un moyen de garantir davantage la prévisibilité que la capacité.

4.5 Les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANS), ayant pris connaissance des prévisions du marché et consulté les usagers de l'espace aérien, doivent examiner de près quels sont leurs besoins de dotation et de formation conformes aux normes mondiales. Ils doivent porter une attention toute particulière à la planification et à la formation des ressources humaines car elles constituent la clé tant de l'élaboration d'améliorations et d'outils habilitants opérationnels que de la mise en œuvre.

4.6 L'IATA estime que l'utilisation accrue de l'auto-séparation ou de la séparation coopérative améliorera la capacité et la flexibilité.

5. DÉCISION DE LA CONFÉRENCE

5.1 La Conférence est invitée à :

- a) recommander aux États de considérer que les cibles de performance devraient être fondées sur des améliorations opérationnelles évidentes et les intérêts des usagers plutôt que sur la mise en œuvre de technologies;
- b) recommander l'élaboration de dispositions de l'OACI permettant la mise en œuvre en temps opportun des mesures d'amélioration de la capacité;
- c) recommander d'accorder aux processus de gestion de la capacité une priorité élevée parmi les éléments contribuant à la planification à court et moyen terme et au fonctionnement de l'ATM, et non pas aux mécanismes d'équilibre entre la demande et la capacité, dans le but de minimiser les contraintes du système;
- d) favoriser la mise en œuvre étendue, coordonnée et opportune des améliorations actuellement possibles de la capacité ATM, telles que, notamment, la dotation appropriée et une formation solide du personnel ATC, conformément aux normes mondiales, en vue d'éviter d'avoir recours à l'équilibre entre la demande et la capacité;
- e) inciter les États à harmoniser leurs processus décisionnels conjoints en veillant à ce qu'ils offrent la possibilité d'une authentique collaboration et laissent plusieurs choix aux usagers, de sorte que ceux-ci pourront prendre les décisions les plus rentables pour leurs opérations;
- f) noter que le transfert de certaines procédures et responsabilités du sol au poste de pilotage en ce qui a trait à la garantie de séparation constituera une contribution essentielle à l'accroissement de la capacité.