

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

Point 1 : Présentation et évaluation d'un concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale

1.1 : Le concept opérationnel d'ATM mondiale

HARMONISATION DES TRAVAUX FUTURS AVEC LE CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM MONDIALE DE L'OACI

(Note présentée par la Suède)

SOMMAIRE

La présente note expose une opinion sur l'évolution du concept opérationnel d'ATM mondiale, opinion qui fait ressortir un certain nombre de questions, importantes du point de vue opérationnel, quant à l'harmonisation des travaux futurs.

Nous sommes satisfaits des progrès réalisés en ce qui concerne le concept et soutenons qu'il est nécessaire de poursuivre les travaux.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 Le premier projet de concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale de l'OACI, élaboré par le Groupe d'experts sur le concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATMCP), a été communiqué aux États et aux organisations internationales en 2002 pour qu'ils présentent leurs observations. Ayant pris en considération les observations et les recommandations reçues, la Commission de navigation aérienne a finalisé le document sur le concept opérationnel d'ATM mondiale.

1.2 La Suède s'estime satisfaite du concept opérationnel d'ATM mondiale de l'OACI et de la démarche adoptée par la Commission pour décrire comment devraient fonctionner les systèmes ATM naissants et futurs. Le concept opérationnel d'ATM mondiale de l'OACI clarifie l'avenir opérationnel de l'ATM, et nous constatons que cette idée visionnaire est le fruit d'un programme de travail bien planifié et très clair élaboré par la Commission à l'intention du Groupe ATMCP.

2. AMÉLIORATION DES PERFORMANCES PAR LA COLLABORATION

2.1 La vision actuelle de l'ATM future correspond à une révision complète de la manière d'envisager l'ATM. Elle porte notamment sur les aspects suivants :

- a) démarche dictée par le concept;
- b) orientation sur les performances;
- c) priorité à la sécurité, sur la base d'une gestion de la sécurité des systèmes;
- d) perception de l'ATM comme un réseau de partenaires à tous les niveaux, œuvrant au sein d'un processus «en route à en route» faisant appel à la prise de décision participative (CDM) pour améliorer la performance et à une gestion à l'échelle du système d'une information partagée, communiquée en temps voulu et exacte.

2.2 Nous reconnaissons que le concept est fondé sur l'idée que plusieurs partenaires ATM forment ensemble un système ATM. Néanmoins, il est important de garder à l'esprit que les partenaires ATM ont des motivations et des besoins différents, et il faut en tenir compte tant dans la planification que dans les opérations. C'est par la collaboration qu'est optimisée la performance de l'ATM, quelles que soient les différences dans les motivations et les besoins des partenaires. Sans perdre cela de vue, et sachant que ce concept représente un remaniement profond du système ATM actuel, il importe que la priorité soit donnée à l'explication et à la promotion du nouveau concept, dans le but d'instaurer une manière de voir commune, acceptée par tous les partenaires, et d'obtenir leur participation aux travaux complémentaires nécessaires.

2.3 Par le passé, les divers partenaires ATM ont défini leurs besoins dans un isolement remarquable alors que ce nouveau concept précise expressément que la collaboration entre tous les partenaires pour la définition des besoins et des exigences est un préalable au succès. Cette collaboration est nécessaire à tous les niveaux, qu'ils soient stratégiques ou tactiques, à l'échelle mondiale, régionale ou locale. C'est pourquoi nous recommandons que les liens entre les niveaux de performance et les attentes ainsi que les besoins des usagers soient développés, compte tenu d'une approche systémique de la sûreté, de la sécurité, de l'efficacité et des besoins commerciaux. La priorité dans ce domaine est nécessaire pour établir un cadre et une structure, acceptables et bien définis, permettant de concrétiser les attentes.

2.4 Cela étant, il faudrait revenir sur quelques-uns des principes actuels de l'ATM. Nous avons noté ci-après trois éléments qui devraient être modifiés à la lumière du concept opérationnel d'ATM mondiale de l'OACI :

- a) le concept «en route à en route» devrait être introduit au lieu du concept porte à porte pour mieux visualiser le cycle complet des événements, en saisissant les aspects de l'ATM relatifs à l'exploitation des aéroports et aux opérations des usagers de l'espace aérien, ainsi que les contraintes connexes;
- b) le principe premier à temps – premier servi devrait remplacer ou compléter le principe premier arrivé – premier servi afin de mieux encourager les investissements dans l'amélioration de l'ATM;
- c) le principe «voir et éviter» assisté devrait compléter le principe classique «voir et éviter» en mode visuel pour tirer meilleur parti de l'état actuel de la technologie.

2.5 Il reste beaucoup à faire pour valider les différents aspects du concept opérationnel d'ATM mondiale de l'OACI. Le changement le plus radical qui, à notre avis, s'impose, est l'examen et la réorganisation du Programme des travaux techniques de l'Organisation dans le domaine de la navigation aérienne. Un examen et une réorganisation de cette nature toucheraient aussi les divers groupes d'experts de la Commission et leurs programmes de travail. Il est nécessaire que ces programmes et la répartition des tâches entre les groupes d'experts soient réexaminés et harmonisés en fonction du concept opérationnel d'ATM mondiale de l'OACI. Le programme des travaux devrait alors exprimer plus clairement le fait que nous avons en vue un système ATM regroupant les apports de plusieurs partenaires ATM. Dans une réorganisation de ce genre, il faut s'assurer de la participation de tous les partenaires ATM. De même, des besoins opérationnels clairs doivent être définis, et c'est de ces besoins que doivent découler les exigences opérationnelles. Les prochains travaux devront en outre comprendre des activités de recherche et de développement et de validation coordonnées visant à garantir que les résultats sont comparables et se complètent les uns les autres. Une accélération de l'ensemble du processus est également souhaitable.

2.6 Par ailleurs, nous approuvons résolument le concept de gestion de l'information dans la mesure où il appuie le processus de prise de décision participative. Dans ce contexte, nous estimons que les services d'information aéronautique (AIS) et les services météorologiques (MET) fournissent des sous-ensembles d'informations dont a besoin l'ATM et, pour cette raison, nous proposons que cette manière de procéder soit mise en application dans les travaux futurs.

2.7 Ces efforts vont nécessiter la coopération de tous les partenaires ATM, à tous les niveaux, partout dans le monde, et l'échange d'informations entre eux. Il importe d'instaurer une vision commune et d'établir comment la réaliser. Le concept opérationnel mondial de l'OACI tirerait profit d'un processus d'actualisation annuelle, où le lien entre les niveaux de performance et les attentes des usagers peut être validé à l'échelle mondiale. Les prochains travaux d'élaboration du concept devraient être immédiatement complétés par des activités visant à préparer la transition des systèmes ATM actuels aux systèmes futurs. Les phases de progression doivent être définies et évaluées en fonction des gains de performances de l'ATM. Cette démarche est essentielle pour parvenir à l'interopérabilité mondiale et au fonctionnement en transparence, à un coût total acceptable.

3. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

3.1 La Conférence est invitée à :

- a) entériner le concept opérationnel d'ATM mondiale;
- b) prendre note de la nécessité d'une vaste collaboration entre les États, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les transporteurs aériens, les exploitants d'aéroport et l'industrie pour réaliser les objectifs du concept opérationnel d'ATM mondiale de l'OACI;
- c) recommander que l'OACI réorganise le Programme des travaux techniques de l'Organisation dans le domaine de la navigation aérienne et, comme point de départ, qu'elle harmonise le programme avec son concept opérationnel d'ATM mondiale.

