

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

CONSIDÉRATIONS RELATIVES AU CONCEPT OPÉRATIONNEL DE GESTION DU TRAFIC AÉRIEN (ATM) MONDIALE

(Note présentée par la Chine)

SOMMAIRE

L'établissement d'une ATM mondiale de façon intégrée et coordonnée cadre avec la régularité opérationnelle de la gestion du trafic aérien et répond aux besoins de développement à long terme de l'industrie de l'aviation. La Chine appuie le développement et le perfectionnement du concept opérationnel d'ATM mondiale par l'OACI et suit de près l'évolution du concept. Il est compté que l'OACI examinera et traitera les questions relatives à l'ATM mondiale future dans le cadre d'une approche positive, soutenue et progressive. L'OACI est invitée à continuer d'améliorer le concept d'ATM et à envisager de prêter assistance aux pays en développement dans ce domaine.

La suite à donner par la Conférence figure au § 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Le déséquilibre entre les mouvements d'aéronefs et la demande en matière de capacité de trafic aérien s'accroît depuis longtemps dans de nombreuses régions du monde, ce qui fait que ces régions sont dans l'incapacité de répondre aux besoins de développement du trafic aérien, qui augmentent rapidement. Il est devenu de plus en plus difficile, avec les pratiques ATM actuelles, de faire face à la plus récente expansion du transport aérien. La gestion du trafic aérien en Chine est elle aussi confrontée à de tels difficultés et défis depuis quelques années.

¹ La version anglaise est fournie par la Chine.

1.2 La Chine suit avec grand intérêt le concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale de l'OACI et participe activement aux activités de recherche menées par le Groupe d'experts sur le concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATMCP) de l'Organisation. Elle appuie le développement et le perfectionnement du concept opérationnel d'ATM mondiale et estime que l'introduction de ce concept et le réaménagement du système ATM sont inévitables. Le concept opérationnel d'ATM mondiale est une vision idéale du développement de la gestion mondiale du trafic aérien pour les deux prochaines décennies. Une fois qu'il sera approuvé, il aura sans doute des effets profonds et de portée considérable sur le développement futur du système de navigation aérienne dans le monde.

2. MISE EN ŒUVRE D'UNE ATM MONDIALE INTÉGRÉE — UNE TÂCHE IMPORTANTE ET ARDUE

2.1 Le concept opérationnel d'ATM mondiale concerne essentiellement l'organisation et la gestion de l'espace aérien, les opérations d'aérodrome, la mise en équilibre de la demande et de la capacité, la synchronisation de la circulation et la gestion des conflits. Il met l'accent sur l'attribution flexible de l'espace aérien, des trajectoires de vol dynamiques, une surveillance des opérations à la surface des aérodromes, une coopération sans discontinuité entre les prestataires des services de la circulation aérienne et les exploitants, une prise de décision fondée sur un principe de mise en commun de l'information, etc. Tous ces éléments constituent les fondations du futur système ATM mondial intégré. Fondamentalement, il s'agit d'établir, sur la base de la résolution des problèmes techniques, un système ATM souple coordonné à l'échelle mondiale qui finira par transformer complètement le modèle ATM actuel, dans lequel l'espace aérien est attribué selon les États contractants individuels ou les régions. Cela dit, un nouveau concept ne peut pas être mis en œuvre au moyen d'un simple réaménagement. Il doit suivre un long processus d'évolution progressive, et il se concrétisera lorsque les conditions nécessaires seront réunies. De plus, en introduisant le nouveau concept, il faut dûment prendre en compte le fardeau qui risque d'être imposé à la communauté de l'aviation mondiale, notamment sur les plans technique et économique, ainsi que toutes les incertitudes qui pourraient entraver le développement de l'industrie de l'aviation.

2.2 Un grand nombre de problèmes techniques précis liés au concept opérationnel d'ATM mondiale devront être réglés dans l'avenir prévisible. Il a été constaté au fil des ans dans le domaine de l'aviation que malgré les efforts soutenus déployés par l'OACI, les États et l'industrie pour mettre en œuvre le nouveau système CNS/ATM, un certain nombre de problèmes techniques n'ont pas été résolus. Par exemple, plusieurs pays ont établi une politique pour la mise en œuvre de systèmes de communications, de navigation, de surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) fondés sur la navigation par satellite et les communications par liaison de données et ont investi massivement dans divers programmes pilotes. Cela dit, les prestataires de services de la circulation aérienne, les compagnies aériennes et les organismes de gestion de la sécurité de l'aviation n'ont pas encore trouvé la meilleure façon de régler la variété de problèmes découlant des diverses exigences relatives à l'équipement de bord et aux procédures de gestion du trafic aérien, du fait que des régions aux topographies différentes utilisent des systèmes différents de communications, de navigation et de surveillance.

2.3 Le concept opérationnel d'ATM mondiale doit convenir aux environnements d'exploitation et besoins particuliers de pays et de régions différents. Étant donné que l'économie, les lois, les politiques, les finances et les systèmes varient d'un endroit à l'autre, des solutions différentes sont nécessaires. On pense que les questions techniques seront relativement faciles à surmonter mais que les problèmes concernant les systèmes, politiques et lois nationaux des divers pays seront très compliqués et difficiles à résoudre. On peut donc prévoir que la mise en œuvre d'une ATM mondiale intégrée sera un processus long et ardu.

3. PROBLÈMES EXIGEANT L'ATTENTION LORS DU PERFECTIONNEMENT DU CONCEPT OPÉRATIONNEL D'ATM MONDIALE

3.1 Il importe de ne pas perdre de vue que des pays dont les systèmes d'aviation et de gestion du trafic aérien sont moins avancés joueront aussi un rôle important dans le développement d'un système ATM mondial intégré. L'OACI devrait accorder toute l'attention voulue au développement de la gestion du trafic aérien dans ces pays et fournir le soutien technique nécessaire. Le développement économique inégal entre les divers pays et régions doit être pris en compte dans les travaux d'avancement de l'ATM mondiale intégrée. Toutes les difficultés et tous les problèmes rencontrés devraient être analysés à fond et évalués sur la base d'un examen approfondi des conditions actuelles de la gestion du trafic aérien (règlements, systèmes, moyens, technologies et personnel) dans les divers pays et régions, afin d'éviter les erreurs graves, les anomalies et les gaspillages d'investissement pendant le processus de mise en œuvre mondiale.

3.2 Le plan stratégique introduit par le concept d'ATM mondiale comprend trois niveaux de planification : planification mondiale, planification régionale et planification de mise en œuvre nationale. Ces niveaux sont clairs et rationnels, mais le principal problème est de déterminer comment intégrer efficacement les plans de tous les pays. Le but devrait être de faire en sorte, dans toute la mesure possible, que les solutions soient harmonisées et intégrées à l'échelle internationale sans donner lieu à une prolifération ou à une complication des systèmes sol ou bord utilisés pour l'ATM. Le concept opérationnel d'ATM mondiale doit aussi être incorporé de façon utile dans le plan mondial et dans les plans régionaux. En outre, il faut établir un plan mondial et des plans régionaux et nationaux de mise en œuvre et de transition détaillés et réalisables pour faire avancer l'ATM mondiale intégrée étape par étape, phase par phase et région par région. De plus, il faudrait évaluer et vérifier de façon approfondie toutes les technologies et tous les processus concernés.

4. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

4.1 L'OACI est invitée à poursuivre le développement et l'amélioration du concept opérationnel d'ATM mondiale et à prendre dûment en compte les questions pratiques liées au processus, notamment l'engagement des ressources et l'acceptabilité pour l'industrie de l'aviation.

4.2 Il est conseillé à l'OACI d'intensifier ses efforts pour accroître la confiance de l'ensemble de l'industrie de l'aviation dans la réalisation du concept d'ATM mondiale intégrée.

4.3 Il est conseillé à l'OACI de prêter assistance aux pays en développement dans les domaines de la technologie, de la planification et de la formation du personnel.