



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 24 : Initiatives prioritaires en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

DÉVELOPPEMENT D'UN OUTIL STANDARDISÉ DE SURVEILLANCE ET DE CONTRÔLE DES OBSTACLES AUTOUR DES AÉRODROMES

(Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile au nom de 54 États africains²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La protection efficace des opérations d'aérodrome et de l'intégrité des procédures de vol aux instruments (IFP) exige une surveillance et un contrôle continus des obstacles empiètent sur les surfaces de limitation d'obstacles (OLS). Cependant, de nombreux États, en particulier dans les régions à urbanisation rapide, sont confrontés à des difficultés persistantes en raison de données obsolètes, d'une coordination inter-institutions limitée et de l'absence d'outils de suivi normalisés. Une analyse des préoccupations importantes en matière de sécurité, en particulier dans la région Afrique-océan Indien (AFI), a révélé que l'absence d'un système formalisé de surveillance des obstacles est une cause fondamentale récurrente des lacunes en matière de sécurité. Pour combler cette lacune, l'Assemblée est invitée à exhorter l'OACI à piloter le développement d'un outil numérique normalisé qui peut être adopté à l'échelle mondiale. Cette initiative est conforme à l'objectif stratégique de l'OACI *Chaque vol est sûr et sécurisé*.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- demander à l'OACI d'élaborer des orientations appropriées pour aider les États et les parties prenantes concernées à assurer la bonne application des normes et pratiques recommandées (SARP) sur les surfaces de limitation d'obstacles ;
- exhorter l'OACI à coordonner les efforts et les initiatives visant à élaborer et à utiliser un outil numérique normalisé pour la surveillance et le contrôle des obstacles autour des aérodromes ;
- exhorter l'OACI à améliorer la formation et le renforcement des capacités en matière de surveillance et de contrôle des obstacles par le biais des modules de formation de l'OACI.

Objectifs

stratégiques :

La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique de l'OACI : *Chaque vol est sûr et sécurisé*.

Incidences

financières :

À déterminer.

¹ Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

<i>Références :</i>	▪ Annexe 10 – <i>Télécommunications aéronautiques</i>, Volume I – <i>Aides à la radionavigation</i> ▪ Annexe 14 – <i>Aérodromes</i>, Volume I – <i>Conception et exploitation des aérodromes</i> et Volume II – <i>Héliports</i> ▪ Annexe 15 – <i>Services d'information aéronautique</i> ▪ Doc 9906 – <i>Manuel d'assurance qualité pour la conception des procédures de vol</i>, Volume 1 – <i>Système d'assurance qualité</i> ▪ Doc 9137 – <i>Manuel des services d'aérodrome</i>, Partie 6 – <i>Contrôle des obstacles</i> ▪ Doc 9981 – <i>Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) – Aérodromes</i> ▪ Doc 8168 – <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation des aéronefs (PANS-OPS)</i>, Volume II – <i>Élaboration des procédures de vol à vue et aux instruments</i> ▪ Doc 10066 de l'OACI – <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion de l'information aéronautique (PANS-AIM)</i> ▪ Résolution A37-6 de l'OACI
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1. Présence d'obstacles

1.1.1 La présence d'obstacles autour et à proximité des aérodromes et des équipements de navigation aérienne constitue une menace importante pour la sécurité des vols et l'exploitation des aérodromes. Les obstacles empiètent sur les surfaces de limitation d'obstacles (OLS) peuvent réduire les distances disponibles pour le décollage et l'atterrissage et, par conséquent, compromettre la sécurité en affectant les altitudes minimales de sécurité pour les procédures de vol.

1.2. Difficultés liées à la mise en œuvre d'une surveillance efficace des obstacles

1.2.1 Les OLS ont été introduites pour la première fois dans les années 1950 afin d'assurer la sécurité des opérations aériennes et l'accessibilité des aérodromes. Les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, telles qu'elles sont décrites à l'annexe 14 – *Aérodromes*, exigent que les États établissent et mettent en œuvre des mécanismes efficaces de surveillance et de contrôle des obstacles autour des aérodromes.

1.2.2 Il convient toutefois de noter que la mise en œuvre correcte de ces SARP, notamment en ce qui concerne la surveillance et le respect des exigences de l'OLS, reste un défi important, ce qui souligne la nécessité d'améliorer constamment les pratiques de gestion des obstacles. Un certain nombre d'États ont encore des difficultés à établir et à mettre en œuvre des mécanismes efficaces de surveillance des obstacles, ce qui entraîne des données obsolètes sur les obstacles et des risques accrus pour la sécurité.

1.2.3 L'amendement 18 à l'annexe 14, volume 1 – *Conception et exploitation des aérodromes*, récemment adopté, introduit des dispositions améliorées qui permettraient aux États, aux exploitants d'aérodrome, aux fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), aux villes, etc., d'assurer conjointement la protection de l'espace aérien contre les obstacles grâce à des ensembles de surfaces aux finalités et caractéristiques clairement définies, basées sur les performances et adaptables au type d'opérations menées sur l'aérodrome. Toutefois, les améliorations de sécurité que la communauté aéronautique vise à atteindre par ces modifications des normes et pratiques recommandées (SARP) relatives aux surfaces de limitation d'obstacles pourraient ne pas se concrétiser si des moyens de mise en œuvre adéquats et des faiblesses dans la mise en application persistent au niveau des États et des parties prenantes concernées.

2. DISCUSSION

2.1. La nécessité d'une surveillance régulière des obstacles

2.1.1 L'absence de surveillance régulière des obstacles pose un problème majeur, car il est difficile d'assurer en permanence la sécurité aérienne dans l'utilisation des procédures de vol aux instruments (IFP). En effet, selon l'analyse des préoccupations majeures en matière de sécurité (SSC) liées à la navigation aérienne dans la région AFI, l'une des causes profondes des problèmes recensés est l'absence d'un processus formellement établi par les États pour la surveillance régulière des obstacles dans le cadre de la supervision des procédures de vol publiées.

2.1.2 La mise en place d'un tel processus pour la surveillance et la gestion régulières des obstacles autour des aérodromes permettra aux États, aux ANSP et aux exploitants d'aéroports de surveiller efficacement les OLS et d'assurer la maintenance continue des IFP.

2.2. Défis posés par les pratiques actuelles de surveillance des obstacles

2.2.1 Les défis liés à la hauteur des objets constituent un enjeu majeur pour la sécurité aérienne en raison de leur impact sur la sécurité et les opérations des aéronefs. La proximité des aérodromes avec les zones urbaines densément peuplées souligne l'importance d'une surveillance régulière des obstacles. L'urbanisation rapide pose un défi majeur à la surveillance et au contrôle des obstacles. Elle a suscité des préoccupations croissantes au cours des dernières décennies en raison de l'évolution des tendances socio-économiques résultant de la prolifération des mâts, de tours, de gratte-ciel, de lanternes, d'émetteurs laser, d'éoliennes et d'autres activités telles que l'utilisation incontrôlée de projecteurs dirigés. Dans certains États en développement, particulièrement en Afrique, les capacités globales de surveillance dans ce domaine n'ont pas progressé de manière proportionnelle. Si certains pays ont réalisé des avancées notables et adopté des pratiques exemplaires, d'autres n'ont pas encore entrepris d'actions significatives.

2.2.2 De nombreux États en développement, notamment africains, continuent de se heurter à d'importants problèmes de gestion en raison des bases de données complètes et de l'absence d'outils standardisés pour suivre les obstacles existants. Cette limitation empêche une évaluation précise des risques, soulignant le besoin urgent de développer des bases de données robustes. En outre, la coordination interinstitutionnelle constitue un obstacle supplémentaire à la mise en place d'un contrôle intégré des obstacles. Pour relever ces défis, la standardisation des outils de surveillance et le renforcement de la collaboration entre les parties prenantes concernées s'avèrent essentiels pour une gestion efficace des obstacles, garantissant ainsi la sécurité et l'efficacité des opérations aériennes.

2.3. Appel à une harmonisation mondiale

2.3.1 Compte tenu de la nature transnationale de la navigation aérienne et des risques partagés en matière de sécurité, une solution harmonisée au niveau mondial est nécessaire. Le leadership de l'OACI est crucial pour promouvoir:

- a) Un système de surveillance des obstacles numérique, basé sur les SIG (systèmes d'information géographique), intégré aux systèmes AIS (service d'information aéronautique)/AIM (gestion de l'information aéronautique) ;
- b) L'interopérabilité avec les logiciels de conception de procédures de vol ;
- c) Des protocoles standardisés de partage de données entre agences ;
- d) Des programmes de formation et de renforcement des capacités à travers les Paquets de formation de l'OACI (ITP) ou des partenariats via le GAT (formation mondiale en aviation).

2.3.2 Cette initiative répond aux critères de l'Assemblée de l'OACI en s'attaquant à un problème systémique mondial, en promouvant une solution évolutive et en exigeant un consensus et des orientations mondiales pour une mise en œuvre efficace.

3. CONCLUSION

3.1 Il est essentiel d'assurer une surveillance et un contrôle continus des obstacles autour des aérodromes pour préserver la sécurité des vols et l'efficacité opérationnelle. Une collaboration de toutes les parties prenantes s'avère nécessaire pour mettre au point un mécanisme standardisé, tel qu'un outil numérique de surveillance des obstacles, afin de protéger les aérodromes et les systèmes de navigation aérienne.