



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

#### SÉCURITÉ DE L'AVIATION POUR LES TURBOPROPULSEURS

[Note présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La connectivité régionale favorise les opportunités de développement économique, dynamise le tourisme et améliore l'accès à l'éducation, à la santé et à la culture. Relier les villes secondaires et tertiaires permet à toutes les communautés d'être connectées et de tirer parti de la croissance économique mondiale, ce qui peut être un facteur positif en termes de développement durable. Les avions à turbopropulseurs offrent un moyen toujours plus efficace de satisfaire ce besoin. Malgré les avancées observées dans ce domaine, la performance des turbopropulseurs en matière de sécurité n'est toutefois pas équivalente à celle des autres segments de l'ensemble du secteur. L'OACI, les autorités nationales de l'aviation civile (AAC), le secteur de l'aviation et d'autres parties prenantes devraient privilégier le travail collaboratif en vue d'améliorer la sécurité des vols en turbopropulseur au niveau régional.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- à demander à l'OACI de faire de la sécurité des vols en turbopropulseur une priorité absolue de son programme de travail ;
- à demander au Conseil d'encourager les États membres à collaborer avec les fournisseurs de services de navigation aérienne pour mettre au point des procédures de vol aux instruments avec guidage vertical (au sol ou par satellite) dans les aéroports effectuant des vols commerciaux ;
- à demander à la Secrétaire Générale de mobiliser davantage l'ensemble des parties prenantes pour analyser les données disponibles afin que ses prochains travaux consacrés à l'amélioration des vols en turbopropulseur se concentrent sur les domaines qui présenteraient le plus d'avantages

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques de sécurité, de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne, et de développement du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 et/ou provenant de contributions extrabudgétaires.

<sup>1</sup> Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ICCAIA.

<i>Références :</i>	Doc 10115, <i>Rapport de la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13)</i> , Rectificatifs n <sup>os</sup> 1 et 2, et Supplément n <sup>o</sup> 1. Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 6 octobre 2016)
---------------------	---

## 1. INTRODUCTION

1.1 Selon l'Organisation des Nations Unies, en 2018, 55 pour cent de la population mondiale vivait dans des zones urbaines, un chiffre qui devrait atteindre 68 pour cent d'ici à 2050. D'après les projections, avec l'urbanisation, la transition progressive des lieux de résidence des zones rurales vers les zones urbaines, ainsi que la croissance globale de la population mondiale, les villes pourraient compter 2,5 milliards d'habitants de plus d'ici à 2050 et près de 90 pour cent de cette progression aurait lieu en Asie et en Afrique. Le transport sera un élément essentiel pour limiter les embouteillages et le stress dans les grandes zones urbaines. La disponibilité de moyens de transport aérien rapides et efficaces pourrait être un critère majeur du développement urbain. Les entreprises auraient en effet la possibilité d'ouvrir des locaux en dehors des centres urbains, tout en conservant un accès rapide à ces derniers.

1.2 La connectivité régionale favorise les opportunités de développement économique, dynamise le tourisme et améliore l'accès à l'éducation, à la santé et à la culture. Relier les villes secondaires et tertiaires permet à toutes les communautés d'être connectées et de tirer parti de la croissance économique, ce qui peut être un facteur positif en termes de développement durable. Les avions à turbopropulseurs offrent un moyen toujours plus efficace de satisfaire ce besoin. Même si la sécurité des vols en turbopropulseurs a considérablement évolué, d'autres améliorations sont nécessaires pour que ce segment puisse déployer tout son potentiel, notamment par rapport aux avions à réaction.

1.3 La demande en faveur de marchés régionaux desservis par des avions à turbopropulseurs affiche une croissance rapide dans les pays en développement. Les marchés émergents enregistrent en effet une croissance de 4,6 pour cent des capacités depuis 2011. Cela s'explique notamment par la croissance des marchés chinois et indien. L'augmentation des vols en turbopropulseurs est due pour moitié à l'ouverture de nouvelles routes dans le cadre de la stratégie de développement de réseaux de compagnies aériennes. L'autre moitié s'explique par l'essor de l'utilisation de la turbo-propulsion dans des segments qui existaient déjà.

## 2. ANALYSE

2.1 Le secteur, l'OACI et les données fournies par l'Association du transport aérien international (IATA) indiquent qu'à l'échelle régionale, le taux d'accidents est plus élevé pour les turbopropulseurs que pour les avions à réaction. Il est à noter que les avions à turbopropulseurs sont soumis aux mêmes certifications que les avions à réaction en ce qui concerne les normes de navigabilité. Une analyse approfondie des données opérationnelles disponibles concernant les vols régionaux est donc requise afin d'établir les raisons principales expliquant pourquoi les turbopropulseurs affichent un taux d'accidents apparemment plus élevé que les avions à réaction. Cette analyse doit prendre en compte la durée de vol généralement inférieure des turbopropulseurs. De par leur durée inférieure, les vols en turbopropulseurs sont davantage exposés aux phases critiques (décollage et atterrissage) que les avions à réaction.

2.2 L'OACI, les AAC nationales, le secteur aéronautique et d'autres acteurs de l'aviation civile doivent impérativement collaborer pour améliorer la sécurité des opérations pour le segment régional des turbopropulseurs, et pour élaborer des politiques, des approches et des mesures durables destinées à améliorer la sécurité, en s'appuyant notamment sur la formation, les infrastructures et le

renforcement des capacités sur l'ensemble des sites. Étant donné l'interdépendance des différentes composantes de l'écosystème formé par l'aviation civile mondiale, une collaboration étroite est essentielle pour relever ces défis.

2.3 D'après les statistiques disponibles, il est justifié que la communauté internationale de l'aviation civile accorde la priorité à la sûreté des vols en turbopropulseurs. Une analyse plus poussée de ces données est néanmoins requise. Une approche axée sur les données et rassemblant les contributions de toutes les parties prenantes s'impose pour s'assurer que les travaux entrepris pour améliorer la sécurité opérationnelle des turbopropulseurs ont été ciblés et répondent aux besoins. L'OACI et le secteur possèdent actuellement une quantité massive de données. Celles-ci doivent toutefois être désagrégées et analysées plus avant pour alimenter ces importants travaux entrepris par la communauté aéronautique. Le secteur est prêt à aider l'OACI en contribuant à la fourniture et à l'analyse de ces données.

2.4 La sécurité des pistes et les impacts sans perte de contrôle (CFIT) représentent une part élevée des accidents impliquant des vols commerciaux réguliers. La possibilité d'effectuer des approches aux instruments avec guidage vertical est un moyen d'atténuer ces accidents à haut risque. Les vols régionaux en turbopropulseurs desservent souvent des aéroports moins développés disposant d'une infrastructure limitée, notamment en ce qui concerne le guidage avec approche aux instruments. La navigation fondée sur les performances (PBN) s'appuie sur des satellites et des équipements embarqués conformes aux normes PNB. Les approches PBN ne nécessitent pas d'investissements importants dans des aides de navigation au sol (achat et maintenance), et les bénéfices en termes de sécurité sont indubitables. De plus, la PBN permet d'accroître la capacité de l'espace aérien, d'améliorer l'efficacité opérationnelle et de réduire l'impact environnemental. Les États devraient être encouragés à collaborer avec les fournisseurs de services de navigation aérienne et les exploitants aériens, pour concevoir et approuver dans les plus brefs délais des procédures d'approche avec guidage vertical dans les aéroports assurant des vols commerciaux. Une analyse plus poussée des données concernant les accidents dus à une perte de contrôle en vol (LOCI) est également requise pour répondre aux besoins spécifiques du segment des turbopropulseurs.

### 3. CONCLUSIONS

3.1 La connectivité régionale favorise les opportunités de développement économique, dynamise le tourisme et améliore l'accès à l'éducation, à la santé et à la culture. Relier les villes secondaires et tertiaires permet à toutes les communautés d'être connectées et de tirer parti de la croissance économique mondiale, ce qui peut être un facteur positif en termes de développement durable. Les avions à turbopropulseurs offrent un moyen toujours plus efficace de satisfaire ce besoin. Néanmoins, la performance des turbopropulseurs en matière de sécurité accuse toutefois un certain retard par rapport à celle des autres segments du secteur. L'OACI, les AAC nationales, le secteur de l'aviation et d'autres parties prenantes devront absolument privilégier le travail collaboratif en vue d'améliorer la sécurité des vols en turbopropulseur au niveau régional.