



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 31 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

TRANSCRIPTION PHONÉTIQUE DES 5LNC DANS LES PUBLICATIONS À L'APPUI DE LA SÉCURITÉ

(Note présentée par l'Indonésie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Dans les États dont l'anglais n'est pas la première langue, on peut avoir du mal à comprendre les phonèmes des 5LNC communiqués par radiotéléphonie. La présente note de travail rend compte des caractéristiques linguistiques susceptibles de renforcer la sécurité de l'aviation en réduisant autant que possible les risques en la matière.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) charger le Conseil de déterminer s'il convient de réviser les éléments indicatifs relatifs à la prononciation des 5LNC ;
- b) encourager les États membres à garder à l'esprit les différences linguistiques qui existent dans le monde afin d'améliorer la sécurité de l'aviation.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	Doc 9835, <i>Manuel sur la mise en œuvre des spécifications OACI en matière de compétences linguistiques</i> Annexe 10 – <i>Télécommunications aéronautiques – Volume II – Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne</i> Annexe 11 – <i>Services de la circulation aérienne</i> Cir 323, <i>Lignes directrices sur les programmes de formation en anglais aéronautique</i> Doc 9432, <i>Manuel de radiotéléphonie</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La base de données des codes internationaux et indicatifs de route (ICARD) contient 280 000 noms-indicatifs codés de cinq lettres (5LNC) et 16 000 indicatifs de route (RD) nécessaires à la navigation aérienne mondiale. Elle permet aux États membres et aux responsables régionaux de réserver et d'attribuer des 5LNC à des points significatifs qui ne sont pas marqués par les indicatifs de route des emplacements d'aide à la navigation et des services de la circulation aérienne (ATS), conformément aux Annexes 11 — *Services de la circulation aérienne* et 15 — *Services d'information aéronautique* de l'OACI et aux *Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs* (PANS-OPS) de l'Organisation.

1.2 La croissance du trafic, l'augmentation du nombre d'aéroports, les nouvelles procédures de départ normalisé aux instruments/arrivée normalisée aux instruments (SID/STAR) et la création de routes ont entraîné une hausse de la demande de 5LNC, qui complique la mise en conformité avec les éléments indicatifs de l'OACI figurant dans l'Annexe 11.

1.3 L'appendice 2 de l'Annexe 11 indique que le nom de code doit être choisi de manière à éviter toute difficulté de prononciation dans les communications ATS. Pour les personnes dont l'anglais est une deuxième langue, cependant, la prononciation n'est pas toujours évidente.

1.4 L'efficacité de la communication est primordiale pour la sécurité de l'aviation. Pour communiquer entre eux, les pilotes et le personnel au sol ont recours à la radiotéléphonie (RTF). Les informations et les instructions transmises revêtent une importance vitale dans l'exploitation sûre et rapide des vols. D'après les rapports de nombreux incidents et accidents, l'utilisation de procédures et d'expressions non conformes est un facteur contributif. On ne saurait trop insister sur l'importance de l'utilisation correcte et normalisée des expressions conventionnelles.

1.5 Il convient de rappeler que le principal moyen de communication entre les pilotes et les contrôleurs de la circulation aérienne (ATC) est la radiocommunication. Une communication efficace est cruciale, comme en témoigne l'existence d'expressions conventionnelles dont le but est de fournir une langue claire, concise et sans équivoque permettant de communiquer des messages dans le cadre des activités régulières.

1.6 Comme l'ont établi depuis longtemps les linguistes, chaque langue possède son propre ensemble de sons, chaque son étant représenté par différents signes. Dans le monde, un même son n'est pas toujours représenté par les mêmes lettres de l'alphabet d'une langue à l'autre. Par conséquent, la probabilité de mauvaise communication entre le contrôleur ATC et le pilote est plus élevée dans le cas de noms de points de cheminement pour lesquels le contrôleur ATC et le pilote ne disposent pas des mêmes compétences linguistiques.

1.7 Les expressions conventionnelles de l'OACI figurent dans l'Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques, volume II — Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne*, dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444) et dans le *Manuel de radiotéléphonie* (Doc 9432) de l'OACI. Les spécifications OACI en matière de compétences linguistiques, elles, sont à retrouver dans le volume II de l'Annexe 10 et dans l'Annexe 1 — *Licences du personnel*.

2. ANALYSE

2.1 À la suite d'une série de mauvaise communication concernant la prononciation des noms de points de cheminement, une étude indonésienne a révélé qu'en moyenne, ces noms représentaient 29 % de l'ensemble des communications. Les erreurs survenaient lorsqu'une personne entendait un son qui n'était pas celui qu'elle attendait ou qui correspondait à un autre mot.

2.2 D'après les conclusions de l'étude, les noms des points de cheminement contenant les lettres C, V et la séquence NY sont ceux qui posent le plus de problèmes. L'étude met ainsi en évidence les différences linguistiques entre l'indonésien et l'anglais, notamment dans la façon dont les lettres de l'alphabet représentent à l'écrit les sons prononcés à l'oral. Par exemple, en indonésien, la lettre C se prononce toujours /tʃ/, « tch », comme dans « litchi ». En anglais, en revanche, la lettre C peut correspondre à trois sons différents, en fonction de la lettre qui suit. Si le V est suivi d'un i, d'un e ou d'un y, on le prononce /s/ ; s'il est suivi d'un h, on le prononce /tʃ/ ; enfin, s'il est suivi d'une autre lettre que le i, le e, le y et le h, on le prononce le plus souvent /k/.

2.3 Un entretien avec des pilotes internationaux a confirmé que ce problème n'est pas propre à l'indonésien. Par exemple, les pilotes ont indiqué que la prononciation du nom du point de cheminement NANTES prêtait à confusion : l'un des organismes ATC le prononçait /nɑ̃t/ tandis que l'organisme voisin le prononçait /nɑ̃tes/. En outre, la création de nouvelles routes, de SID/STAR et de pistes a récemment montré qu'une certaine indécision régnait quant à la prononciation des noms de certains points de cheminement, comme BLGRS ou QTRBK.

2.4 Il est essentiel d'assurer une bonne communication entre les contrôleurs ATC et les pilotes. Préciser la prononciation des points de cheminement devrait résoudre ces problèmes, puisque les contrôleurs et les pilotes seraient ainsi en mesure de désigner correctement le point de cheminement concerné.

2.5 La transcription en alphabet phonétique international (API), qui serait ajoutée dans les publications d'information aéronautique, devrait suffire à régler le problème. L'API est utilisé par les linguistes pour transcrire des langues étrangères depuis bon nombre d'années, avec de bons résultats.

3. CONCLUSION

3.1 Afin de renforcer la sécurité et de réduire autant que possible les risques de mauvaise communication liés à la prononciation des 5LNC, nous proposons que l'Assemblée charge le Conseil de déterminer s'il convient de réviser les dispositions relatives à la radiotéléphonie. La transcription en alphabet phonétique international, qui serait ajoutée dans les publications d'information aéronautique, devrait être prise en compte dans la recherche d'une solution à ce problème.