



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 26 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

UNE AVIATION UNIQUE FACE AUX PROGRÈS TECHNOLOGIQUES

[Note présentée par Singapour et coparrainée par l'Australie, les Îles Cook, les Îles Marshall, Nauru, les Palaos, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, le Royaume-Uni, le Samoa, la Trinité-et-Tobago et la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le 7^e Forum mondial des administrateurs généraux de l'aviation civile (WCACEF/7) 2019, tenu à Singapour, s'est penché sur la démarche à suivre pour l'adoption de la technologie en aviation. Avec la participation de 115 dirigeants en aviation internationale de 75 États et de 14 organisations internationales, dont 27 représentants auprès du Conseil, le Forum est convenu de la nécessité d'utiliser le levier de la technologie pour faire progresser l'aviation, en particulier dans le domaine de la gestion du trafic aérien. Les délégués ont également reconnu les défis qui les attendent, face au rythme accéléré de l'évolution technologique, qui appelle des partenariats coopératifs pour récolter des avantages optimaux pour l'ensemble de l'écosystème de l'aviation. Le Forum a affirmé la nécessité d'une collaboration à long terme entre les partenaires et les acteurs intéressés afin d'optimiser l'écosystème de l'aviation, et il a réitéré l'importance du cadre de principes et de politiques de longue date de l'OACI pour promouvoir et intégrer les progrès de la technologie.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à inviter instamment les parties prenantes de l'aviation à travailler de concert pour tirer parti des nouvelles technologies et innovations dans le cadre de partenariats collaboratifs afin d'en tirer le maximum d'avantages pour l'ensemble de l'écosystème de l'aviation ;
- b) à réaffirmer l'importance des principes et des normes traditionnelles de l'OACI, notamment celles qui régissent la gestion du trafic aérien (A35-15), la navigation aérienne (A38-12) et la coopération technique (A39-16), et à souligner que la création et l'adoption de nouvelles technologies et innovations devraient être guidées par ces principes et ces normes ;
- c) à recommander que l'OACI établisse une nouvelle plateforme pour tirer parti des ressources et de l'industrie, et pour servir de cadre de travail de confiance pour l'échange de connaissances et de données entre les États afin de se tenir au courant des technologies et innovations ;
- d) à recommander que l'OACI envisage l'établissement de forums techniques pour le secteur afin de mettre à jour directement l'industrie et de donner suite aux recommandations techniques appuyées par les États et résultant des réunions de haut niveau de l'OACI, telles que la Conférence de navigation aérienne ou la Conférence de haut niveau sur la sécurité.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les Objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Résolution A35-15, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et aux systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)</i> Résolution A38-12, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne</i> Résolution A39-16, <i>Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Le 7^e Forum mondial des administrateurs généraux de l'aviation civile s'est tenu du 8 au 10 avril 2019 à Singapour, sur le thème « Progrès de l'aviation : Bâtir l'avenir ensemble ». Il a reçu 115 dirigeants éminents de l'aviation mondiale représentant 75 États et 14 organisations régionales ou mondiale, dont 27 représentants auprès du Conseil de l'OACI (voir la liste des participants à <https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/documentation-reference-documents.aspx>). Le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), M. Olumuyiwa Benard Aliu, a prononcé l'allocution d'ouverture et a participé aux délibérations. Le Forum a examiné les diverses démarches collaboratives pour exploiter les technologies afin de bâtir ensemble une aviation internationale durable pour l'avenir.

2. ANALYSE

2.1 Les participants au Forum ont reconnu le rôle important de la technologie et de l'innovation pour le développement et la croissance de l'aviation. Cela peut inclure les progrès dans la construction de moteurs et de cellules d'aéronefs, les communications sur liaison de données entre pilotes et contrôleurs, le système mondial de navigation par satellite, la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B), la prise de décision en collaboration aux aéroports (A-CDM), ainsi que la billetterie électronique aux fins d'une facilitation aéroportuaire complète et intégrée. Toutes ces nouveautés ont rendu l'aviation civile internationale plus sûre et plus efficiente. Certaines ont débuté comme des idées originales pour certains segments ou certains États, mais elles sont maintenant adoptées universellement.

2.2 Les participants sont convenus que les nouvelles technologies et innovations apportent de nouvelles capacités et opportunités, permettant de renforcer le développement de l'aviation, en répondant notamment aux demandes de capacité qui devraient dépasser la croissance prévue du trafic aérien futur. Le consensus était que les nouvelles technologies sont pertinentes et applicables à tous les États, pour assurer qu'il n'y aura *Aucun pays laissé de côté*. En particulier, les États en développement et les États les moins avancés peuvent tirer parti des technologies pour sauter par-dessus les contraintes des anciens systèmes, avec par exemple l'utilisation de drones pour assurer la connectivité aux régions lointaines ou inaccessibles.

2.3 Défis

2.3.1 Par contre, l'adoption de nouvelles technologies et innovations s'accompagne de nouveaux défis et risques. Des inquiétudes ont été exprimées concernant les technologies perturbatrices déployées par des acteurs non traditionnels, tels que les exploitants de drones qui ne connaissent pas bien les règles de l'air et empiètent sur les voies et les routes aériennes des aéroports, menaçant potentiellement les opérations aériennes et soulevant des risques de sécurité. De même, l'automatisation toujours croissante des systèmes ATM, de l'avionique de bord et d'autres systèmes aéronautiques critiques pose des risques de sécurité, pour lesquels des mesures plus traditionnelles d'évaluation et de réduction ne sont plus adéquates. L'adaptation à un nouveau monde numérique appelle par ailleurs le désapprentissage des processus anciens.

2.3.2 Les participants ont estimé que les réglementations n'ont pas suivi le rythme des technologies et des innovations. Alors que les technologies évoluent rapidement, l'OACI prend parfois cinq à sept ans pour adopter une nouvelle norme, dont la mise en œuvre prend encore plus de temps. Par ailleurs, de nombreux organes de réglementation préfèrent faire acte de prudence et de précaution ; ils sont généralement plus à l'aise pour adopter des normes régissant des technologies bien établies.

2.3.3 Il a été reconnu que les auteurs de règlements ont une compréhension limitée des nouvelles technologies et innovations dans des domaines tels que l'informatique de pointe, le réseautage et la sûreté cybernétique. Dans de nombreux cas, l'expertise et le savoir-faire technique résident dans l'industrie. Il est cependant admis que les organes de réglementation n'ont pas l'option de freiner le développement technologique. La technologie est devenue de plus en plus omniprésente et accessible. En restreindre l'usage priverait le public d'avantages potentiels en matière de sécurité et d'efficacité en aviation et retarderait le développement durable mondial.

2.4 Démarche collaborative équilibrée

2.4.1 Les organes de politiques et de réglementations doivent adopter une démarche équilibrée axée sur les risques vis-à-vis des technologies et des innovations. Les politiques doivent être favorables envers les technologies émergentes, tandis que les risques peuvent être gérés dans un cadre solide d'évaluation et d'atténuation. Ces structures devront pouvoir évoluer rapidement à mesure que la technologie progresse. De plus en plus, les investissements des organes de réglementation dans la recherche et le développement deviendront une nécessité et la norme.

2.4.2 Parallèlement, les principes et les normes fondamentaux qui étayent l'aviation civile restent pertinents et critiques. Ils devraient guider le développement et l'adoption des nouvelles technologies et innovations. La sécurité et l'efficacité de l'aviation civile internationale continueraient ainsi à être assurées. Cela inclut la Convention de Chicago et ses Annexes, ainsi que les politiques et les éléments d'orientation que les États membres ont établis en commun, tels que la Résolution A35-15 sur la gestion du trafic aérien et la Résolution A38-12 sur la navigation aérienne.

2.4.3 La collaboration devrait aussi être renforcée entre les organes de réglementation. Avec l'évolution de la technologie, il n'est pas pratique pour les auteurs de politiques et de règlements, surtout pour les services de faible taille, de disposer de connaissances spécialisées suffisantes pour évaluer ces technologies et faciliter leurs usages sécuritaires. Il faudrait donc que les organes de politiques et de réglementation mettent en place des communautés de pratique pour le partage d'expertise, de meilleures pratiques et d'expérience et pour la gestion de l'introduction de ces nouvelles technologies.

2.4.4 Les organes de réglementation devraient également collaborer avec l'industrie pour le partage d'information et d'expertise. L'établissement de règles procédant, étape par étape, avec l'industrie et les services de réglementation travaillant de concert, serait préférable.

2.4.5 L'OACI, en sa qualité d'organisation de l'aviation civile internationale, exercerait son leadership et faciliterait la collaboration entre les auteurs de politiques, les organes de réglementation et l'industrie, pour assurer l'harmonisation et l'interopérabilité des systèmes aéronautiques, et promouvoir la sûreté et la sécurité de l'aviation civile internationale. Gardant à l'esprit la Résolution A39-16 sur la coopération technique, l'OACI devrait œuvrer également à faciliter le développement des expertises pour la gestion des nouvelles technologies. À cet égard, il serait utile que l'OACI contribue à bâtir un cercle de confiance au sein de la communauté de l'aviation internationale et à créer des plateformes sur lesquelles les organes de réglementation du monde entier pourraient compter pour y partager des informations confidentielles. De même, l'OACI pourrait suivre les meilleures pratiques d'autres organisations internationales, telles que l'Union internationale des télécommunications (UIT), qui a acquis une précieuse expérience dans l'obtention de la participation de l'industrie dans le cadre de forums et de groupes de discussion, pour recevoir une contribution pertinente et d'actualité de l'industrie des télécommunications mondiales avec ses États membres. Enfin, l'OACI devrait déterminer si la structure et les ressources actuelles sont adéquates pour appuyer cet élan.