

ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Sécurité des pistes

S'ATTAQUER AU PROBLÈME MONDIAL DE LA SÉCURITÉ DES PISTES

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

D'après une étude de la Flight Safety Foundation, 30 % de tous les accidents d'aéronefs à turbomachines survenus entre 1995 et 2008 sont des sorties de piste (RE) et des incursions sur piste (RI). Les deux catégories ont fait un grand nombre de morts. Ce sont les RE qui en ont causé le plus, mais les RI auraient pu avoir des conséquences beaucoup plus graves. Les données de tendance concernant les RE et les RI donnent à croire qu'il n'y a eu aucune amélioration notable à l'échelle mondiale au cours des quatorze dernières années.

Le Programme de sécurité des pistes de l'OACI a évolué de façon à inclure des mesures pour la prévention et la limitation de la gravité des RI, RE et autres événements touchant la sécurité des pistes. L'OACI a établi des normes et pratiques recommandées (SARP), des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS), des éléments indicatifs et des trousseaux d'outils sur divers aspects du problème, et elle a tenu des séminaires pour renforcer la sensibilisation sur le sujet. Jusqu'ici, ces efforts ont été menés dans des domaines spécialisés individuels. Toutefois, les domaines étant de plus en plus liés du point de vue du traitement des problèmes de l'aviation moderne, une approche plus holistique s'impose. Le Programme de sécurité des pistes de l'OACI est destiné à fournir un cadre regroupant au moins les réglementeurs, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les exploitants d'aérodrome et les aviateurs pour s'occuper des questions de sécurité des pistes globalement, dans tous les domaines opérationnels.

Une résolution de l'Assemblée est proposée qui invite les États à prendre des mesures pour renforcer la sécurité des pistes en établissant de programmes de sécurité des pistes visant à prévenir les accidents et les incidents graves liés à l'utilisation des pistes et à en limiter la gravité.

L'OACI prévoit de tenir, en 2011, un symposium mondial sur la sécurité des pistes, et elle invite toutes les organisations internationales et les parties prenantes à s'y associer.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à adopter la résolution sur la sécurité des pistes qui figure en appendice.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A.
<i>Incidences financières :</i>	Le financement de certaines des activités envisagées devra provenir d'une combinaison d'économies potentielles liées aux gains de productivité ou d'efficacité réalisés au sein du Secrétariat et de contributions volontaires au Fonds SAFE.

<i>Références :</i>	Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i> Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> Annexe 11 — <i>Services de la circulation aérienne</i> Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Annexe 14 — <i>Aérodromes</i> Annexe 15 — <i>Services d'information aéronautique</i>
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 D'après une étude de la Flight Safety Foundation, sur les 1 429 accidents d'aéronefs à turbomachines survenus entre 1995 et 2008, 431 (30 %) étaient des sorties de piste (RE) et des incursions sur piste (RI). Sur ces 431 accidents, 417 (97 %) étaient des RE, et les 14 autres (3 %), des RI. Quarante et un (10 %) de ces accidents ont fait un total de 973 morts. Sur ces 41 accidents mortels, 34 (83 %) étaient des RE, et les sept autres (17 %), des RI. Sur les 973 morts, 712 (73 %) ont été causés par des RE, et 261 (27 %), par des RI. Le nombre beaucoup plus élevé de RE explique le nombre beaucoup plus grand de victimes, mais les 27 % de morts causés par les RI, qui ne représentent pourtant que 3 % de tous les accidents liés à l'utilisation des pistes, indiquent que ces accidents pourraient avoir des conséquences beaucoup plus graves.

1.2 Les données de tendance concernant les RE et les RI donnent à croire qu'il n'y a pas eu d'amélioration notable à l'échelle mondiale au cours des quatorze dernières années.

1.3 Le système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) de l'OACI indique que, de tous les accidents qui se sont produits au cours des dix dernières années, les RE représentent la plus grande catégorie d'événements pour l'ensemble des vols commerciaux et d'aviation générale effectués par des aéronefs à voilure fixe de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5 700 kg.

1.4 Il faut élaborer des stratégies de prévention potentielle des RE et RI avec la coopération de plusieurs domaines spécialisés, notamment, et au minimum, les réglementeurs, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les exploitants d'aérodrome et les aviateurs. Ces domaines devraient aussi être pris en compte dans le Programme de sécurité des pistes de l'OACI.

2. PROGRAMME DE SÉCURITÉ DES PISTES DE L'OACI

2.1 L'OACI a commencé à mettre l'accent sur des initiatives pour la sécurité des pistes en 2002, en lançant une campagne d'information et de sensibilisation, qui a consisté en une série de séminaires tenus dans les Régions de l'Organisation pour diffuser des renseignements sur la prévention des RI, et en élaborant des éléments indicatifs et une trousse d'outils sur la sécurité des pistes. Comme la fréquence et la gravité des RE devenaient plus évidentes, on a jugé approprié de s'occuper des problèmes de sécurité des pistes en bloc. C'est ainsi que le Programme de sécurité des pistes de l'OACI a été élargi de façon à englober les RE, les RI et les autres événements et activités concernant la sécurité des pistes.

2.2 Sorties de piste

2.2.1 Les initiatives de sécurité des pistes de l'OACI en cours actuellement qui concernent les RE comprennent l'élaboration :

- a) de dispositions applicables aux aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) et de mesures de limitation correspondantes ;
- b) de dispositions relatives à la mesure du frottement des pistes ainsi qu'à l'évaluation et la communication de l'état de surface des pistes, de même que la production d'une circulaire donnant des renseignements et des orientations sur le frottement des pistes ;
- c) de dispositions favorisant des approches stabilisées [p. ex. navigation fondée sur les performances (PBN), procédures de contrôle de la circulation aérienne (ATC), aides visuelles, etc.] ;
- d) de dispositions relatives à des aides visuelles normalisées permettant aux équipages de conduite d'avoir une conscience permanente de la situation ;
- e) d'une trousse d'outils conjointe OACI/IATA pour la réduction des risques de sortie de piste, qui offre une perspective multidisciplinaire.

2.3 **Incursions sur piste**

2.3.1 Les initiatives de sécurité des pistes menées par l'OACI depuis 2002 concernant les RI comprennent l'élaboration :

- a) de SARP, de PANS et d'éléments indicatifs sur l'utilisation intégrée d'aides visuelles pour prévenir les RI ;
- b) d'orientations sur l'utilisation de procédures ATC appropriées, de systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS), de systèmes perfectionnés de guidage et de contrôle des mouvements à la surface (A-SMGCS), notamment le radar de surface, de l'ADS-B, de la multilatération et d'autres capteurs possibles ;
- c) d'éléments indicatifs sur la prévention des RI et d'une trousse d'outils pour la sécurité des pistes ;
- d) de communications normalisées pour les échanges contrôleurs-pilotes-conducteurs ;
- e) d'une terminologie des RI normalisée et d'améliorations dans la collecte de données sur les RI ;
- f) d'éléments sur l'aspect « facteurs humains » du respect des autorisations.

2.4 **Autres activités liées à la sécurité des pistes**

2.4.1 Les initiatives et activités de l'OACI en cours concernant la sécurité des pistes comprennent autre autres :

- a) l'élaboration de dispositions relatives à l'inspection, à la surveillance et à l'entretien réguliers des aires de mouvement, notamment des pistes, pour faire en sorte qu'il n'y ait jamais de débris d'objet étranger (FOD) sur leur surface ;
- b) l'élargissement des dispositions relatives à la réduction des risques d'impact d'oiseaux de façon à inclure tous les animaux ;

- c) l'élaboration de dispositions relatives à l'utilisation de la nouvelle mousse de niveau de performance C pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie ;
- d) l'élaboration de dispositions relatives à la prévision et à la communication des conditions météorologiques (précipitation, brouillard et dépôts de cendres volcaniques), à l'indication des composantes de vent traversier et de vent arrière et aux avertissements de cisaillement du vent aux aérodromes.

3. TRAVAUX FUTURS

3.1 Les futurs efforts de l'OACI concernant la sécurité des pistes comprendront les suivants :

- a) élaboration de dispositions relatives à un formulaire mondial, y compris d'une taxonomie commune, pour le compte rendu de l'état de surface des pistes et établissement de corrélations entre cet état et les performances de freinage des aéronefs aux fins de la prévention des RE ;
- b) élaboration de dispositions sur le traitement des RI et RE du point de vue de la conception des aérodromes ;
- c) étude et adoption de solutions technologiques au problème des RI et RE ;
- d) création d'une mallette pédagogique normalisée TRAINAIR sur la prévention des RI ;
- e) poursuite de l'élaboration de stratégies de formation des équipages de conduite dans le domaine de la gestion des menaces et des erreurs, notamment en ce qui concerne les approches non stabilisées ;
- f) étude des facteurs humains en ce qui a trait aux RE ;
- g) élaboration d'orientations sur l'utilisation de systèmes automatisés de détection de débris d'objets étrangers ;
- h) examen de la prise en compte de la sécurité des pistes dans l'élaboration des PANS-Aérodromes ;
- i) exécution d'une analyse d'écart du Programme de sécurité des pistes de l'OACI pour déterminer les domaines à renforcer et examiner la nécessité d'un regroupement et d'une intégration des sources multiples de données de sécurité conduisant à l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies de limitation basées sur des données.

3.2 Un des résultats de la récente Conférence de haut niveau sur la sécurité (2010) est une recommandation invitant les États à appuyer la tenue de sommets régionaux sur la sécurité des pistes. L'OACI prévoit de tenir un symposium mondial sur la sécurité des pistes en 2011, en collaboration avec des partenaires internationaux et des parties prenantes, qui aidera à la réalisation de tels sommets ainsi qu'à la mise en œuvre de changements concrets.

APPENDICE

PROJET DE RÉSOLUTION À ADOPTER À LA 37^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

Résolution 30/1 : Sécurité des pistes

L'Assemblée,

Considérant que les accidents liés à l'utilisation des pistes représentent une grande partie du nombre total d'accidents et qu'ils ont fait un nombre considérable de victimes,

Considérant que, de tous les accidents survenus au cours des dix dernières années, pour l'ensemble des vols commerciaux et d'aviation générale effectués par des aéronefs à voilure fixe de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5 700 kg, les sorties de piste constituent la plus grande catégorie d'événements,

Considérant qu'il y a plusieurs activités de développement technologique en cours dans le secteur de l'aviation qui sont très prometteuses pour la prévention et la limitation de la gravité des accidents et des incidents graves liés à l'utilisation des pistes,

1. *prie instamment* les États de prendre des mesures pour renforcer la sécurité des pistes, notamment l'établissement de programmes de sécurité des pistes comprenant au moins les régulateurs, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les exploitants d'aérodrome et les avionneurs, pour prévenir et limiter la gravité des sorties de piste, incursions sur piste et autres événements liés à la sécurité des pistes ;

2. *décide* que l'OACI continuera d'œuvrer activement à la sécurité des pistes dans le cadre d'une approche multidisciplinaire.

Règles pratiques

1. Les programmes de sécurité des pistes devraient prévoir la création d'équipes locales de sécurité des pistes chargées de prévenir et de limiter la gravité des sorties de piste, incursions sur piste et autres événements liés à la sécurité des pistes.

2. Le Conseil devrait élaborer plus avant les dispositions afin d'aider les États à établir des programmes de sécurité des pistes.

3. Les États devraient être encouragés à participer à des séminaires et ateliers mondiaux et régionaux pour échanger des renseignements et partager les meilleures pratiques en matière de sécurité des pistes.