

ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 35 : Le système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial

MISE EN ŒUVRE DU SYSTÈME MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE
— LA VOIE À SUIVRE

(Note présentée par la CANSO)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les États et l'industrie partagent une vision commune du système de navigation aérienne : interopérable, intégré, harmonisé à l'échelle mondiale, et qui disposera d'une capacité suffisante pour répondre aux besoins du transport aérien mondial, d'une façon sûre, efficace et respectueuse de l'environnement. Beaucoup de travail été accompli à l'OACI en faveur de la mise en œuvre d'un tel système de navigation aérienne interopérable et harmonisé à l'échelle mondiale. Cependant il reste encore beaucoup à faire.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à exhorter les États à mettre en place un cadre politique approprié et à adopter les modifications législatives et réglementaires qui mèneront à la réalisation d'un système ATM mondial ;
- à recommander un examen approfondi du GANP et de ses GPI pour veiller à ce que ce plan puisse répondre à ses objectifs durant les 10 années à venir ;
- à convenir que la douzième conférence de navigation aérienne prévue pour novembre 2012 devrait faire le point sur les buts et objectifs à atteindre pour la mise en œuvre d'un système de navigation aérienne mondial, rationaliser et donner la priorité aux activités du programme de travail à l'OACI, et associer les efforts régionaux et mondiaux à la pleine implication de l'industrie.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A et D.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 9902, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 28 septembre 2007)</i> Doc 9883, <i>Manuel sur les performances mondiales du système de navigation aérienne</i> Doc 9882, <i>Manuel des spécifications du système de gestion du trafic aérien</i> Doc 9854, <i>Concept opérationnel d'ATM mondiale</i> Doc 9828, <i>Report of the Eleventh Air Navigation Conference (2003)</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> www.canso.org/globalvision

¹ Toutes les versions linguistiques ont été soumises par la CANSO.

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis plusieurs années il est fait pression sur l'industrie des prestataires de services de navigation aérienne pour qu'ils s'adaptent à un nouvel environnement opérationnel caractérisé par une performance améliorée des services. Les exploitants d'aéronefs désirent « en avoir pour leur argent » lorsqu'ils paient les redevances de navigation aérienne, et souhaitent voir mises en œuvre des routes plus efficaces, qui réduiront les dépenses en carburant et seront profitables à l'environnement. Les instances réglementaires cherchent de même à ce que les prestataires de services de navigation aérienne (PSNA) améliorent la sécurité ainsi que les performances économiques et environnementales.

1.2 La plupart des solutions nécessitent une approche collaborative impliquant les parties prenantes de la gestion du trafic aérien (ATM) – PSNA, exploitants d'aéronefs, aéroports, avionneurs, décideurs gouvernementaux et autorités de réglementation. Les progrès à réaliser nécessitent une nouvelle approche pour fournir des services de navigation aérienne qui soit axée sur le service à la clientèle et aux usagers, et qui repose sur des principes commerciaux sains. Collectivement, les PSNA doivent relever ces défis du vingt-et-unième siècle et fournir des services de navigation aérienne homogènes, qui s'appuient sur un système mondial rentable et efficient, doté de la capacité suffisante pour répondre aux besoins du transport aérien mondial du futur, d'une manière sûre, efficace et respectueuse de l'environnement.

2. DISCUSSION

2.1 La CANSO est la voix mondiale de la gestion du trafic aérien (ATM), et l'un de ses principaux objectifs à cet égard est d'améliorer la performance globale des services de navigation aérienne (SNA). Pour atteindre cet objectif, les PSNA membres coopèrent étroitement dans différents domaines de leurs activités commerciales. Pour appuyer le développement et la promotion des meilleures pratiques, la CANSO unit les experts des PSNA afin de stimuler l'échange de renseignements et l'élaboration de politiques globales. Réunions du groupe de travail, conférences et ateliers réguliers assurent que tous les membres PSNA sont pleinement informés des développements et des tendances actuelles de l'industrie.

2.2 La vision globale de la CANSO sur le futur des services de navigation aérienne appuie la création d'un système de navigation aérienne intégré, harmonisé à l'échelle mondiale et interopérable, qui va dans le même sens que le concept opérationnel d'ATM mondiale de l'OACI (Doc 9854). La vision globale (disponible sur www.canso.org/globalvision) a été achevée en mai 2007 en incluant les contributions de tous les membres de la CANSO et des parties prenantes ; elle identifie les modifications qu'il sera nécessaire d'apporter dans les domaines réglementaires et opérationnels pour réaliser un véritable système ATM mondial :

- centré sur le client ;
- axé sur la personne ;
- géré de manière sûre ;
- sécurisé ;
- respectueux de l'environnement ;
- soumis à une réglementation appropriée ;

et caractérisé par :

- une approche entrepreneuriale ;
- des systèmes ATM optimisés ;
- la collaboration et la coopération.

2.3 Il importe de noter que la vision globale de la CANSO offre une réflexion supplémentaire sur les changements institutionnels et opérationnels à accomplir par toutes les parties prenantes – aussi bien gouvernement qu’industrie. Les États jouent un rôle essentiel pour que le cadre politique approprié soit mis en place et que soient adoptées les modifications législatives et réglementaires qui mèneront à la réalisation d’un système de navigation aérienne interopérable et harmonisé à l’échelle mondiale.

2.4 À un niveau opérationnel, l’objectif est d’aider les PSNA à fournir des services techniquement interopérables, harmonisés au niveau des procédures, universellement sûrs et abordables. La CANSO cherche un environnement dans lequel la majorité des activités sont axées sur la performance, et dans lequel l’exploitant d’aéronefs effectue des transitions sans discontinuité entre les régions d’information de vol (FIR), ou autres limites horizontales ou verticales d’espaces aériens. Opérer dans ce nouvel environnement ne devrait pas nécessiter une action réfléchie de la part des utilisateurs de l’espace aérien lorsqu’ils passent d’une limite d’espace aérien à une autre, ni présenter un changement notable dans : le type ou la qualité du service reçu ; les normes de la navigation aérienne et des performances de communication ; et les pratiques courantes à suivre.²

2.5 Il existe aujourd’hui un nombre croissant d’initiatives destinées à révolutionner la façon dont sera conduite la gestion du trafic aérien – la planification de la modernisation de l’ATM est en cours dans de nombreux États, et inclue des programmes comme SESAR (*Single European Sky ATM Research*) en Europe, NextGen (*Next Generation Air Transportation System*) aux États-Unis, et d’autres initiatives régionales. Cet effort en cours pour moderniser la gestion du trafic aérien prépare les opérations et le développement du système pour les prochaines décennies, et affectera les PSNA du monde entier. Il devient donc encore plus critique aujourd’hui pour la communauté de se rassembler et de collaborer à la mise en œuvre d’une harmonisation mondiale et d’opérations de gestion du trafic aérien sans discontinuité.

2.6 Beaucoup de travail été accompli à l’OACI pour la mise en œuvre d’un système mondial de navigation aérienne. Le *concept opérationnel d’ATM mondiale*, qui a été adopté en 2003 par la onzième Conférence de navigation aérienne, décrit un système de navigation aérienne mondial et intégré, ainsi que la façon, fondée sur des besoins opérationnels clairement définis, dont il devrait fonctionner. Le *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750) a ensuite été révisé compte tenu du concept opérationnel et de la feuille de route de l’industrie. Il comprend un ensemble de vingt-trois initiatives du plan mondial (GPI) qui fournissent un cadre mondial de performance pour la mise en œuvre du système mondial de navigation aérienne, qui a depuis été adopté par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG). Une quantité considérable d’éléments indicatifs a été produite, et des ateliers régionaux ont été tenus pour soutenir les efforts de mise en œuvre.

2.6.1 Il reste cependant encore beaucoup à faire, et une grande partie de ce travail restant relève du domaine institutionnel. L’avancement de nombreuses initiatives du plan mondial (GPI) nécessite une attention gouvernementale pour garantir que sera appliquée une politique appropriée, et que seront prises des actions législatives et réglementaires afin d’améliorer, par exemple : les procédures aériennes, la

² Le groupe de travail sur un espace aérien sans discontinuité de la CANSO (*Seamless Airspace Workgroup*) a défini les caractéristiques d’un espace aérien sans discontinuité et de ses zones fonctionnelles (document *Seamless Airspace Guidance*).

coopération civile/militaire, la souplesse d'utilisation de l'espace aérien, la conception et la gestion de l'espace aérien, etc. Sans action gouvernementale, les améliorations nécessaires à apporter à la fourniture du service pourraient ne pas se concrétiser. Bref, un système mondial de navigation aérienne ne serait pas réalisé.

2.7 Il est par conséquent grand temps que soient dûment revus le plan mondial de navigation aérienne (GANP) et ses initiatives (GPI) pour garantir qu'ils sont en adéquation avec les réalités sur le terrain et avec les obstacles institutionnels que rencontre leur mise en œuvre. Nous devons améliorer notre capacité de mise en œuvre. Pour garder durant les dix années à venir son rôle de guide de la communauté de l'aviation civile internationale, le GANP doit inclure un processus destiné à donner la priorité aux actions, et lever les obstacles que rencontre la mise en œuvre du plan.

2.8 La douzième conférence de navigation aérienne prévue pour novembre 2012 donnera à l'aviation civile internationale l'opportunité unique de faire le point sur ses buts et ses objectifs et de donner la priorité aux travaux. Il y a eu un foisonnement du développement de la navigation aérienne et de l'activité de mise en œuvre, et il est grand temps de rationaliser et de donner la priorité aux activités du programme de travail à l'OACI, et aussi d'intégrer les efforts régionaux et mondiaux. L'objectif de haut niveau doit rester la création d'un système mondial de navigation aérienne, et cela nécessitera une action institutionnelle et un changement opérationnel. La douzième conférence de navigation aérienne se doit de réunir le pouvoir décisionnel et le leadership afin qu'ils s'entendent sur les buts et les objectifs, ainsi que sur les étapes concrètes que devront mettre en œuvre à la fois les États et l'industrie pour les dix prochaines années.

3. CONCLUSION

3.1 Les États et l'industrie partagent une vision commune d'un système de navigation aérienne intégré, interopérable et harmonisé à l'échelle mondiale, qui disposera d'une capacité suffisante pour répondre aux besoins du transport aérien mondial, d'une façon sûre, efficace et respectueuse de l'environnement. Beaucoup de travail été accompli à l'OACI pour la mise en œuvre d'un tel système de navigation aérienne interopérable et harmonisé à l'échelle mondiale. Il reste cependant encore beaucoup à faire :

- a) les États devraient veiller à ce qu'un cadre politique approprié soit mis en place et que soient adoptées les modifications législatives et réglementaires nécessaires à la réalisation d'un tel système ATM mondial ;
- b) le GANP et ses GPI devraient être soumis à un examen approfondi pour garantir qu'ils sauront répondre à leurs objectifs durant les 10 années à venir ;
- c) la douzième conférence de navigation aérienne prévue pour novembre 2012 devrait faire le point sur les buts et objectifs à atteindre pour réaliser la mise en œuvre d'un système de navigation aérienne mondial, rationaliser et donner la priorité aux activités du programme de travail à l'OACI, et associer les efforts régionaux et mondiaux à la pleine implication de l'industrie.