



A37-WP/368
TE/179
2/10/10

ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 35 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 35 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission technique pour examen.

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

35.1 La Commission est saisie de la note A37-WP/11 présentée par le Conseil, qui décrit les efforts de l'Organisation pour mettre en œuvre un système mondial de navigation aérienne fondé sur les performances. À cette fin, l'Organisation a élaboré des directives et établi un cadre mondial de performance incluant la tenue d'ateliers couvrant toutes les régions de l'OACI, et elle assure l'élaboration d'un concept nouveau lié à l'information sur les vols et les courants de trafic.

35.2 La note souligne la nécessité de poursuivre ces efforts en vue d'assurer l'interopérabilité, l'harmonisation et l'uniformité.

35.3 La Commission se penche ensuite sur la note A37-WP/14 présentée par le Conseil, où il est proposé que l'OACI élabore et maintienne une feuille de route mondiale pour les technologies CNS (communications, navigation et surveillance), pour aider les parties prenantes à planifier leurs investissements dans ces technologies. Les nombreuses raisons citées comprennent entre autres une grande confusion sur les avantages opérationnels offerts par la vaste gamme de produits d'avionique disponibles et, facteur encore plus important, l'absence d'une feuille de route unique couvrant les besoins de toutes les parties prenantes.

35.4 La Commission examine la note A37-WP/85, présentée par la Belgique au nom de l'Union européenne et de ses États membres, par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile et par EUROCONTROL, qui recommande l'adoption d'un agenda pour la planification des principales activités à moyen et à long terme. À partir de cet agenda, on pourrait établir une planification à court terme plus détaillée. La note souligne la nécessité pour l'OACI de commencer les travaux d'établissement d'un modèle de référence commun indiquant expressément les besoins d'information dans différents domaines. Il convient de mettre l'accent sur la gestion de l'information aéronautique, et notamment sur le passage à la Gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM). De même, il faudrait se concentrer sur la coopération civilo-militaire et l'introduction de l'utilisation souple de l'espace aérien. La Commission est informée que l'OACI aurait besoin d'assistance dans ces domaines.

35.5 La note A37-WP/153, présentée par le Brésil, décrit les améliorations opérationnelles apportées dans l'espace aérien brésilien à la suite des Initiatives du Plan mondial de navigation aérienne et répond aux préoccupations de la communauté de la gestion du trafic aérien (ATM), telles que les besoins croissants de capacité, la prévisibilité, le rapport coût-efficacité et l'atténuation de l'impact des vols sur l'environnement, entre autres.

35.6 La note invite l'OACI à prendre des mesures d'harmonisation mondiale, en établissant en premier lieu un outil permettant de mesurer les avantages écologiques découlant des améliorations opérationnelles, suivi ultérieurement d'autres domaines de performance clés.

35.7 La Commission reconnaît la nécessité de disposer d'une méthode harmonisée pour mesurer et rendre compte des avantages découlant des améliorations opérationnelles dans différents domaines de performance clés, incluant sans s'y limiter, le domaine de l'environnement. Elle constate que l'OACI travaille déjà à l'élaboration d'une telle méthode.

35.8 La note A37-WP/84, présentée par la Colombie, décrit les plans de mise en œuvre d'un système de renforcement pour la navigation par positionnement global (GPS). L'objet est de renforcer la sécurité et l'efficacité de manière efficace par rapport aux coûts aux aéroports de faible densité de trafic, dans le cadre d'une initiative de la Commission colombienne de l'espace à l'occasion du bicentenaire de la Colombie. La note constate l'inégalité de la croissance et du développement du transport aérien et souligne que de telles initiatives montrent la détermination des États contractants à mettre en œuvre les technologies CNS/ATM afin de réaliser les Objectifs stratégiques de l'OACI.

35.9 La note A37-WP/165, présentée par l'Arabie saoudite, souligne que l'absence de connaissances et d'expérience directe des futurs systèmes de navigation aérienne entraîne des retards dans la mise en œuvre par les États. Elle invite plus précisément l'OACI à mettre en place un mécanisme de collecte de renseignements sur les expériences des États dans la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM. Sont considérées comme étant particulièrement utiles les informations sur les défaillances, les anomalies et les solutions aux obstacles et aux difficultés. Les informations recueillies devraient être mises à la disposition de tous les États, pour qu'ils soient adéquatement informés avant de s'embarquer dans des investissements ou des activités de mise en œuvre de systèmes CNS/ATM.

35.10 La CANSO (Civil Air Navigation Services Organization) présente ensuite la note A37-WP/294, qui décrit la vision globale de cet organisme sur le futur des services de navigation aérienne et désigne les changements à apporter dans les domaines réglementaires et opérationnels pour obtenir un système ATM mondial. La note souligne la nécessité de revoir le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et ses Initiatives, pour assurer qu'ils sont bien conformes aux réalités pratiques et tenir compte des obstacles institutionnels à la mise en œuvre. La note propose de réviser le GANP pour y inclure un processus de priorisation des mesures à prendre et éliminer les obstacles à la mise en œuvre.

35.11 La Commission constate que le Secrétariat de l'OACI a déjà pour tâche de mettre à jour le GANP et les Initiatives avant la tenue de la douzième Conférence de navigation aérienne (2012), conformément aux demandes de la note A37-WP/294.

35.12 La note A37-WP/203, présentée par le Venezuela, propose l'harmonisation de l'altitude minimale de croisière (MEA) des routes RNAV régionales pour étendre les limites verticales au-delà des limites définies pour les opérations RVSM (minimum de séparation verticale réduit).

35.13 La Commission note que, du point de vue de l'OACI, la question soulevée dans la note A37-WP/203 relève de la coordination régionale et devrait être réglée au niveau régional par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) compétents.

35.14 La note A37-WP/134, présentée au nom des 22 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile, soulève un certain nombre de questions liées à la mise en œuvre des normes et des pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Les points clés sont les suivants : a) il faut plus de temps pour mettre en œuvre les SARP complexes ; b) des fonds supplémentaires sont nécessaires pour permettre la traduction d'un plus grand nombre de documents de l'OACI en temps utile ; et c) il faut améliorer le processus et la présentation des documents de l'OACI et mettre à jour les textes dont les exigences opérationnelles et de performance ont une vaste portée.

35.15 La note contient en outre une résolution demandant l'amendement de la Résolution 44/1 de l'Assemblée, qui a été examinée au titre du point 44 de l'ordre du jour (voir la note A37-WP/366).

35.16 La Colombie appuie la note A37-WP/134, en rappelant à l'OACI de donner suite à la Résolution 3.3 a) de la Conférence de haut niveau sur la sécurité et d'assurer la disponibilité de tous les documents dans toutes les langues. Elle estime par ailleurs que le siège de l'OACI devrait trancher les questions qui font l'objet de différences entre des régions contiguës, et qu'il faudrait assurer un plus haut niveau de coordination entre les bureaux régionaux de l'OACI, selon les besoins.

35.17 Le Nicaragua appuie la note A37-WP/134, en citant le fait que la mise en œuvre de la méthode de surveillance continue (CMA) nécessite beaucoup de temps et de ressources. D'autres observations sont formulées, dont un appel à davantage de fonds pour la tenue d'ateliers et le rappel que la Résolution 3.3 a) de la Conférence de haut niveau sur la sécurité demande à l'OACI de fournir des documents dans toutes les langues. En ce qui concerne la CMA, il est expliqué que les activités de formation sont déjà financées et que la formation en ligne serait disponible d'ici janvier 2011.

35.18 Pour ce qui est des propositions qui comportent des incidences financières, la Commission indique qu'elles seront soumises à l'examen du Conseil dans le cadre du Plan d'activités, compte tenu des autres priorités.

— FIN —