

ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Question 35 : Système mondial de gestion du trafic aérien (ATM)

**PROPOSITION D'HARMONISATION DES MEA DES ROUTES RNAV RÉGIONALES
AFIN QUE LEURS LIMITES VERTICALES S'ÉTENDENT AU-DELÀ DES LIMITES
DÉFINIES POUR LES OPÉRATIONS RVSM**

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient une proposition d'harmonisation de l'altitude minimale de croisière (MEA) des routes RNAV régionales dans les Régions CAR/SAM, afin de pouvoir procéder à la mise en œuvre harmonieuse de la PBN et offrir aux usagers de l'espace aérien la possibilité d'opérer avec la certification PBN ou la certification RVSM/PBN. Cela permet aussi l'adoption de mesures de contingence pour les aéronefs qui opèrent sur des routes RNAV et dans un espace aérien « RVSM exclusif », lorsqu'ils perdent cette dernière capacité.

Action : L'Assemblée est invitée :

- à demander instamment au Conseil de considérer la proposition comme une méthode dont la mise en œuvre est recommandée dans les États et régions où l'espace aérien RVSM est exclusif sur les routes RNAV, pour aéronefs qui ont la capacité PBN requise pour la route et n'ont pas la certification RVSM ;
- à demander instamment au Conseil de considérer cette proposition comme une mesure de contingence applicable aux aéronefs qui opèrent dans un espace aérien RVSM exclusif sur des routes RNAV qui n'ont pas de routes RNAV superposées sous le FL290 et au-dessus du FL410 ;
- à divulguer les situations similaires existant dans d'autres régions et qui puissent avaliser la proposition.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique D, Efficacité — <i>Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 8733, <i>Plan régional de navigation aérienne</i> Rapport de la réunion AP/ATM10 du projet régional RLA/98/003 Rapport des réunions SAM/IG 1 à 5 du projet régional RLA/06/901

* L'original de cette note de travail a été soumis en espagnol.

1. INTRODUCTION

1.1 La demande croissante d'utilisation de l'espace aérien, découlant de la croissance de l'industrie aéronautique, a conduit l'OACI et ses États contractants à adopter des mesures permettant de contenir dans un même espace aérien une plus grande quantité d'aéronefs, sans que diminuent pour autant les mesures de sécurité opérationnelles.

1.2 La mise en œuvre de la RVSM et les routes RNAV sont, entre autres, des mesures adoptées par les Régions CAR/SAM suite aux travaux présentés par ces régions et grâce à des projets régionaux de coopération technique, comme le RLA/98/003, qui a permis de mettre en œuvre 77 routes RNAV, d'en modifier 58 et d'en éliminer 7 peu ou pas utilisées par les usagers et les bénéficiaires correspondants, d'où une réduction des émissions de CO₂ de 134 460 tonnes et des économies évaluées à plus de 80 millions de USD par an. Par ailleurs, le projet de mise en œuvre de la région sud-américaine (RLA/06/901) progresse par le biais du SAM/IG, projet grâce auquel on espère compléter les actions entreprises dans le cadre du RLA/98/003, parmi lesquelles on peut mentionner la mise en œuvre de la PBN, de l'ATFM, des améliorations des systèmes CNS et l'interconnexion des systèmes automatisés.

2. ANALYSE

2.1 Dans le cadre du projet régional CAR/SAM RLA/98/003, lors de la réunion AP/ATM10 et après la mise en œuvre des routes RNAV et de la RVSM, on a procédé à l'analyse de l'incidence qu'avaient eue ces dernières sur les usagers de l'espace aérien, et constaté que la limitation des routes RNAV entre les niveaux 290 et 410, coïncidant avec la mise en œuvre de la RVSM, affectait l'opération des aéronefs en excluant de cet espace aérien ceux qui ayant la certification pour les opérations RNAV n'avaient pas la certification RVSM.

2.2 C'est pourquoi la réunion a formulé la conclusion suivante :

Conclusion AP/ATM/10/7

Limite inférieure et supérieure des routes RNAV

« Que les États, territoires et organisations internationales des Régions CAR/SAM qui ne l'ont pas encore fait, envisagent d'établir et de publier pour le 27 septembre 2005 la limite inférieure des routes RNAV pour qu'elle coïncide avec la limite inférieure de l'espace aérien supérieur établi par la FIR, et qu'elle s'étende au-delà du FL410. »

2.3 La Région SAM, du fait de ses caractéristiques propres, comme la présence de la Cordillère des Andes, est convenue en 1991 d'ajuster la limite inférieure de l'espace aérien supérieur au FL245. C'est pourquoi l'État vénézuélien a adopté la mesure selon laquelle le niveau de vol minimum utilisable de l'espace aérien supérieur reste établi au FL250.

2.4 Des recherches relatives à la structure de l'espace aérien de la Région CAR ont démontré que des pays des Caraïbes et d'Amérique centrale (par exemple Cuba, la République dominicaine et les États appartenant au CENAMER) ont le FL195 comme limite inférieure de l'espace aérien supérieur.

2.5 Avec l'adoption de la mesure proposée dans la conclusion d'AP/ATM10/7, l'État vénézuélien a publié dans ses lettres aéronautiques et publications AIP, à la date convenue, la

modification des routes RNAV avec une MEA de FL250. Quoique le projet RLA/98/003 (réunions AP/ATM) ait été un projet CAR/SAM, les États des Caraïbes n'ont pas adopté cette mesure.

2.6 L'adoption textuelle de ladite conclusion par les deux régions aurait engendré une disparité lors de la définition des routes RNAV avec une MEA de FL250 dans la région SAM et la même route avec une MEA à un FL200 dans la région CAR. Cependant, la région CAR n'a pas adopté cette mesure, en conséquence de quoi la disparité existe : une même route RNAV avec une MEA de FL250 dans la région SAM et une MEA de FL290 dans la région CAR.

2.7 La mise en œuvre de la RVSM en temps voulu a permis aux États de l'adopter selon deux modalités : **RVSM non exclusif** et **RVSM exclusif**. Dans la première modalité, les ANSP permettent l'exploitation d'aéronefs non certifiés RVSM avec l'adoption correspondante de la séparation de 2 000 ft par rapport au reste des aéronefs qui opèrent dans ce même espace. Dans la deuxième modalité, les ANSP ne permettent pas l'exploitation des aéronefs non certifiés, ce qui oblige les exploitants et usagers de l'aviation en général à sélectionner des niveaux différents à ceux compris entre le FL290 et le FL410. Dans les deux modalités, la mesure de séparation de 2 000 ft est appliquée dans l'espace RVSM aux aéronefs d'État, aux vols de livraison ou d'aide humanitaire.

2.8 Les pays limitrophes entre ces deux régions, comme la Colombie et le Venezuela (tous deux avec différentes modalités d'adoption du RVSM), sont confrontés à des situations difficiles lors des transferts d'aéronefs avec les FIR voisins de la région, du fait que les procédures de coordination en vigueur n'envisagent pas les situations d'aéronefs volant de la Région SAM à la Région CAR sur une route RNAV, avec certification RNAV mais sans certification RVSM, c'est-à-dire entre le FL250 et le FL280 ou au-dessus du FL410.

2.9 Il faut rappeler que ces deux régions exploitent non seulement une flotte d'aéronefs appartenant aux deux régions, mais qu'elles effectuent des vols à destination et en provenance de l'Amérique du Nord, ainsi qu'à destination et en provenance de l'Europe et d'autres continents, et qu'il est donc nécessaire d'harmoniser les MEA de façon que les usagers de l'espace aérien puissent naviguer sur une route RNAV avec la certification PBN requise sans avoir de certification RVSM valide.

3. CONCLUSIONS

3.1. Adopter comme limites verticales proposées des routes RNAV régionales les limites au-dessus du FL410 et au-dessous du FL290 en permettra l'exploitation par leurs usagers s'ils disposent d'une certification PBN qui réunisse les exigences de spécifications de performance, même s'ils n'ont pas la certification RVSM, lorsque celui-ci est exclusif.

3.2. Le fait de disposer des FL250 à FL280 et des niveaux de vol supérieurs au FL410 sur les routes RNAV régionales permettra aux aéronefs, qui perdent cette dernière capacité durant leur vol sur ces routes et dans l'espace aérien RVSM exclusif, d'utiliser comme mesure de contingence les niveaux de vols indiqués ci-dessus, sans avoir à recourir au routage différent plus long et plus coûteux en combustible.