

**NOTE DE TRAVAIL****DOUZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE****Montréal, 19 – 30 novembre 2012****Point 4 : Capacité et efficacité optimales — par une ATM mondiale collaborative****4.2 : Gestion dynamique de l'espace aérien à usage spécial****COORDINATION/COOPÉRATION CIVILO-MILITAIRE
ET UTILISATION FLEXIBLE DE L'ESPACE AÉRIEN**

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Dans de nombreuses régions du monde, l'accès limité du trafic civil à l'espace aérien réservé aux vols militaires continue d'allonger inutilement les distances de vol, ce qui augmente considérablement la consommation de carburant et les émissions connexes. Cette situation s'est peu améliorée au cours des dernières années, malgré la tenue par l'OACI de manifestations mondiales et régionales, partout dans le monde, et la diffusion à grande échelle d'éléments indicatifs importants sur le sujet. Les États doivent adopter une approche équilibrée et coopérative de la gestion de l'espace aérien et qui répond aux besoins des activités militaires et de ceux du transport aérien. Une bonne coopération entre usagers civils, usagers militaires et planificateurs de l'espace aérien nécessite une collaboration basée sur la sensibilisation, la communication et la confiance mutuelle. Il est temps de devenir plus proactif et de concentrer nos efforts collectifs pour améliorer le partage de l'espace aérien dans des zones spécifiques utilisés par les courants de trafic international.

Suite à donner : La Conférence est invitée :

- a) à convenir des étapes énoncées au § 2 ; et
- b) à convenir de la recommandation figurant au § 3.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique relatif à la sécurité ; elle actualise et renforce le cadre de politique des activités de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	Les mécanismes pour planifier la gestion coopérative de l'espace aérien, la programmer et promulguer des mesures à ce sujet peuvent entraîner des coûts pour les États, mais aussi des avantages pour l'ensemble des utilisateurs du système aéronautique.
<i>Références :</i>	Doc 9854, <i>Concept opérationnel d'ATM mondiale</i> Doc 9958, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2010)</i> Circ 330, <i>Coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien</i>

1. RAPPEL

1.1 À sa 37^e session (2010), l'Assemblée de l'OACI a décidé que « l'utilisation en commun de l'espace aérien ainsi que de certaines installations et de certains services par l'aviation civile et l'aviation militaire devra être organisée de manière à assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile et à répondre aux besoins de la circulation aérienne militaire » (voir la Résolution A37-15, Appendice O). Il a également été décidé que le Secrétaire général fournira des directives sur les meilleures pratiques en matière de coordination et de coopération civilo-militaires. La 37^e session de l'Assemblée est aussi convenue que l'OACI serve de tribune internationale jouant un rôle dans la facilitation d'une coopération et d'une collaboration civilo-militaires améliorées ainsi que dans la communication des meilleures pratiques, avec l'appui des partenaires civilo-militaires.

1.2 Des normes et pratiques recommandées (SARP) sont déjà place qui portent sur le partage de l'espace aérien et la coordination entre les autorités civiles et militaires. Pour atteindre les objectifs fixés par la 37^e session de l'Assemblée, l'OACI a produit des éléments indicatifs (voir la Circ 330) sur la coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien (ATM) et mené des activités pour améliorer la coopération, la coordination et l'interopérabilité entre les autorités et systèmes civils et militaires.

1.3 La question de la coordination avec les autorités militaires a été examinée à la onzième Conférence de navigation aérienne et celle-ci a adopté la Recommandation 1/2, qui se lit comme suit : « Il est recommandé que les États prennent vite des mesures appropriées pour coordonner le concept opérationnel d'ATM mondiale avec leurs autorités militaires, en vue de réaliser une coopération et une intégration maximales pour s'efforcer de mettre en œuvre une approche souple et coopérative de l'organisation et de la gestion de l'espace aérien. »

1.4 En résumé, l'OACI :

- a) a défini un concept de système ATM intégré, harmonisé et interopérable à l'échelle mondiale [exposé dans le *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (Doc 9854)], concept qui est résumé dans l'énoncé suivant :

« Réaliser un système de gestion du trafic aérien mondiale interopérable, pour tous les usagers et toutes les phases de vol, qui offre les niveaux de sécurité convenus, permette une économie optimale des vols, soit écologiquement durable et respecte les impératifs de sûreté nationale. »

- b) a tenu un symposium mondial sur la coopération civilo-militaire en 2009 ;
- c) a tenu deux séminaires/ateliers sur la coopération civilo-militaire pour les Régions NAM/CAR/SAM et APAC, en août 2011 et février 2012, respectivement, et elle prévoit de tenir trois autres manifestations en 2012 et 2013 pour les Régions MID, AFI et EUR ;
- d) a publié la Circulaire 330, *Coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien*.

1.5 L'OACI reconnaît qu'il faut élaborer une stratégie qui puisse aider les États membres en utilisant une approche coopérative permanente de la gestion civilo-militaire de l'espace aérien.

1.6 Le succès de la coopération entre les usagers civils, les usagers militaires et les planificateurs de l'espace aérien repose sur une collaboration basée sur la sensibilisation, la communication et la confiance mutuelle.

2. MISE EN ŒUVRE DU BLOC ZÉRO DU PROJET ASBU – PROCHAINES ÉTAPES

2.1 Les avantages de la mise en œuvre de la coopération civilo-militaire et du partage de l'espace aérien comprennent les suivants :

- a) augmentations de capacité et réduction des retards répétitifs, mesurées en fonction des volumes de trafic sur les grands courants de trafic ;
- b) réductions corrélatives de la consommation de carburant et des émissions ; et
- c) améliorations de l'environnement documentées grâce à l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET).

2.2 Le Plan mondial de navigation aérienne décrit à grands traits le concept de mise à jour par blocs du système d'aviation (ASBU) ainsi que les modules et les feuilles de route technologiques d'appui connexes. Les modules du bloc zéro sont prêts à être mis en œuvre ; en fait, ils le sont déjà dans certains États. Pour une coopération civilo-militaire proactive, l'établissement d'une confiance et d'une compréhension mutuelles et le partage des ressources et des renseignements entre les administrations de l'aviation civile (AAC) et les organismes militaires, sur la base de la reconnaissance des contraintes opérationnelles des deux côtés, constituent un principe de base, comme l'illustre la Figure 1 ci-dessous.

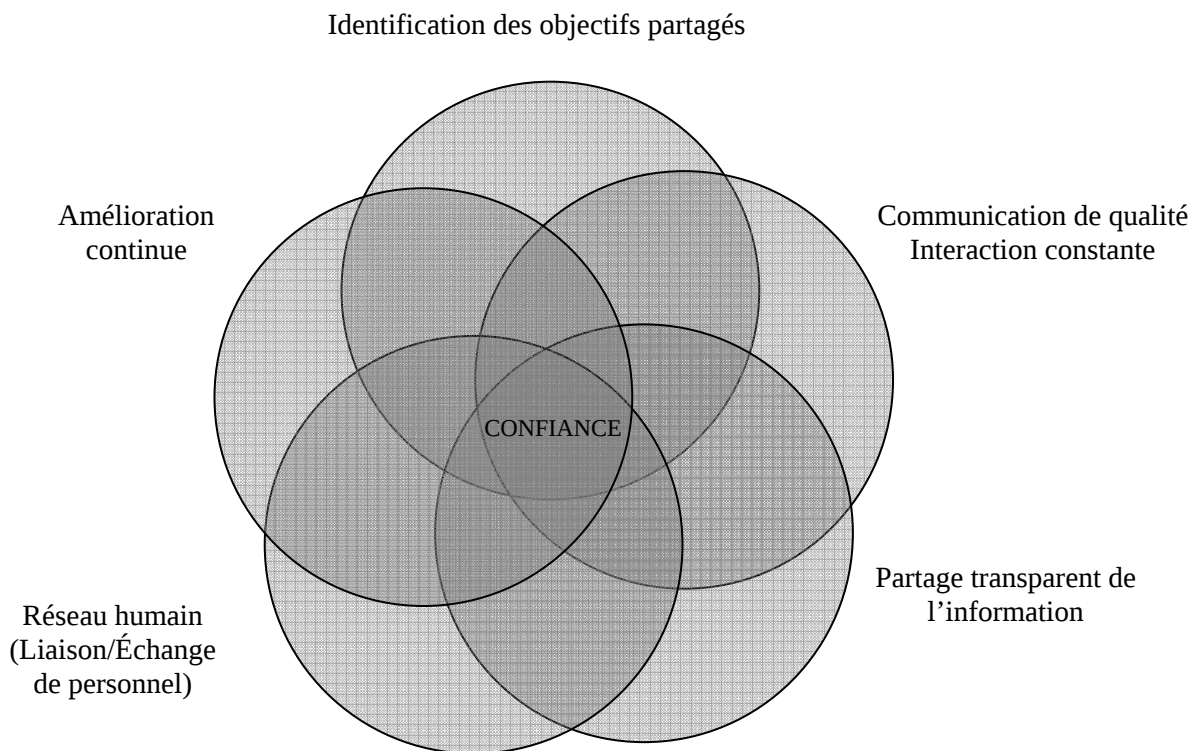


Figure 1. Partage des ressources et des renseignements

2.3 En accord avec les méthodes liées à la mise en œuvre des composants du bloc zéro en général et l'attention étant axée sur la réalisation d'avantages opérationnels clairs en particulier, les étapes suivantes sont proposées pour tirer parti de la coopération civilo-militaire et du partage de l'espace aérien avec les vols civils. Les États sont encouragés à suivre ces étapes en utilisant une approche de coopération entre les entités civiles et militaires :

- a) *Étape 1 : Examen et détermination, par les États, des « domaines d'opportunité » prioritaires, qui peuvent bénéficier le plus de la coopération civilo-militaire et du partage de l'espace aérien.* En tenant compte des prévisions de croissance du trafic publiées par l'OACI et des routes indiquées dans les plans de navigation aérienne (ANP) de base de l'OACI, les États analyseraient l'incidence de tout espace aérien militaire réservé existant sur les courants de trafic international, notamment ceux qui sont désignés comme des grands courants dans les plans régionaux de navigation aérienne. Les États se partageraient ensuite l'information obtenue à l'intérieur de chaque région, par l'intermédiaire des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG). À l'échelon régional, les PIRG détermineraient les domaines d'opportunité supérieurs et les ressources et stratégies nécessaires à la réalisation d'objectifs d'amélioration concrets. Ces domaines seraient déterminés par les PIRG sur la base des critères énumérés au § 2.1.
- b) *Étape 2 : Élaboration de plans de mise en œuvre pour chaque domaine d'opportunité, qui peut bénéficier le plus de la coopération civilo-militaire et du partage de l'espace aérien.* Chaque État ayant la responsabilité d'un espace aérien désigné comme un domaine d'opportunité supérieur sur la base de l'analyse visée à l'étape 1 serait instamment invité à élaborer un plan pour améliorer la coopération civilo-militaire et le partage de l'espace aérien ainsi qu'à remettre des rapports d'avancement au PIRG compétent. Chaque État et ses secteurs civil et militaire devraient utiliser une approche coopérative qui fait le plus possible appel au principe de l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA). Conformément aux éléments indicatifs de l'OACI, il faudrait envisager de mettre en œuvre des façons pratiques d'appuyer la négociation à l'intérieur des États et d'en assurer la continuité, par exemple en créant un comité conjoint permanent de coordination civilo-militaire. Des objectifs concrets pourraient être fixés, qui feraient l'objet de comptes rendus. Les États pourraient utiliser, comme base de référence, les meilleures pratiques énoncées dans la Circ 330. Dans l'avenir, l'OACI continuera d'actualiser les meilleures pratiques en fonction de l'expérience acquise par les États et les PIRG.
- c) *Étape 3 : Compte rendu et suivi.* Chaque PIRG, sur la base de l'information fournie par les États, tiendrait des renseignements à jour sur les routes prévues par le plan de navigation aérienne de base qui n'ont pas encore été mises en œuvre. En se fondant sur ces renseignements, l'OACI aiderait au calcul et à la diffusion, à la fois au niveau mondial et au niveau régional, des avantages environnementaux de la coopération civilo-militaire et du partage de l'espace aérien réservé.

2.4 Par ailleurs, les États sont encouragés à désigner des représentants de leurs organismes militaires comme membres de leur délégation nationale aux réunions des PIRG ainsi que pour faire partie des sous-groupes et équipes de travail des PIRG qui s'occupent des courants de trafic et de la planification des routes. Une telle participation pourrait aider les militaires à mieux comprendre les exigences et enjeux du transport aérien, et les civils à mieux comprendre ceux de l'espace aérien militaire.

2.5 Le développement et la mise en œuvre plus poussés des principes de la FUA sont nécessaires à l'échelle mondiale. Ces principes devront être pris en considération pour ce qui est des ASBU et des feuilles de route technologiques, et ils devraient tenir compte de la normalisation des processus de conception de l'espace aérien et de l'application d'autres concepts basés sur la prise de décision en collaboration (CDM).

3. CONCLUSION

3.1 Pour l'établissement de plans visant à améliorer la coopération civilo-militaire, l'OACI recommande non seulement de mettre l'accent sur le partage dynamique de l'espace aérien entre le trafic aérien civil et le trafic aérien militaire mais aussi de veiller à appliquer des principes solides de conception et de planification de l'espace aérien. Les autorités militaires devraient être encouragées à prendre une part active aux efforts à ce sujet.

3.2 Afin de mesurer l'évolution de la coopération civilo-militaire, il est proposé que, dans le cadre de l'utilisation des nouveaux outils électroniques de l'OACI, les États évaluent la situation actuelle en fonction de critères définis à établir par l'OACI (pourcentage d'espace aérien ouvert seulement aux militaires, pourcentage de routes et d'espace aérien conditionnels, nombre et disponibilité quotidiens des zones à usage spécial, etc.). Par la suite, des examens périodiques devraient permettre de vérifier facilement les améliorations apportées avec le temps.

3.3 L'OACI a mis à disposition des outils pour appuyer une utilisation coopérative de l'espace aérien par les usagers civils et militaires, sous forme de SARP et d'éléments indicatifs, ainsi que pour en mesurer l'évolution. Un certain nombre d'États ont déjà fait des progrès ; leur expérience sera utile dans l'avenir pour aider les autres États à évaluer leur propre avancement. Cela dit, il est important que la coopération progresse à l'échelle mondiale. Pour recentrer l'attention sur cet aspect, qui représente un important élément de la stratégie à court terme pour la croissance sûre et ordonnée de l'aviation civile, la Conférence est invitée à convenir de la recommandation suivante :

Recommandation 4/x – Coordination/coopération civilo-militaire et partage de l'espace aérien

Il est recommandé que la Conférence :

- a) demande aux États, aux PIRG et à l'OACI d'analyser les avantages qui pourraient découler de l'amélioration de la coopération civilo-militaire et du partage de l'espace aérien utilisé par les courants de trafic international et d'exprimer les résultats obtenus en termes :
 - 1) d'augmentations de capacité et de réduction des retards répétitifs, mesurées en fonction des volumes de trafic sur les grands courants de trafic ; et
 - 2) de réductions de la consommation de carburant et des émissions, documentées grâce à l'outil IFSET ;
- b) prie instamment les États d'élaborer, sur la base de l'analyse effectuée par les États, les PIRG et l'OACI, des plans visant à améliorer l'utilisation coopérative de l'espace aérien, en rapport avec les domaines d'opportunité supérieurs, et de fixer des objectifs concrets en utilisant les outils déjà disponibles à cette fin ;

- c) concernant les courants de trafic international, prier instamment les PIRG et les États de chaque région de l'OACI de déterminer les domaines d'opportunité supérieurs, qui pourraient bénéficier le plus d'améliorations de la coopération civilo-militaire et du partage de l'espace aérien et de fixer des objectifs concrets d'amélioration ;
- d) charge l'OACI d'établir un ensemble de critères ou de paramètres en vue de la mesure objective des progrès de la coopération civilo-militaire ; et
- e) charge l'OACI de continuer à documenter, à mesure que des progrès sont accomplis, les meilleures pratiques en ce qui a trait à la collaboration civilo-militaire.

— FIN —