



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

Point 5 : Questions émergentes

5.1 : Vols au-dessus du niveau de vol 600

VOLS AU-DESSUS DU NIVEAU DE VOL 600

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note porte sur les vols effectués généralement au-dessus du niveau de vol 600. Elle fait le point sur la situation en ce qui concerne ce type d'exploitation et fournit des éléments pertinents relatifs à sa croissance sûre et ordonnée. Bien que, à court terme, ce type de trafic de faible densité puisse être autorisé dans le cadre des normes existantes, il est nécessaire d'élaborer des éléments indicatifs initiaux pour le réglementer. Au-delà du court terme, la communauté mondiale doit examiner dans quelle mesure des questions opérationnelles et techniques doivent être résolues pour permettre en toute sécurité un trafic beaucoup plus dense pour ce type de vol. La note suggère également d'utiliser l'expression « vols dans l'espace aérien supérieur » pour désigner cette question.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la Recommandation 5.1/x — Vols dans l'espace aérien supérieur, figurant au paragraphe 3.1.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	<i>Incidence pour la communauté aéronautique :</i> Les États qui autoriseront des vols dans l'espace aérien supérieur devront investir dans leur programme de réglementation pour en garantir la sécurité et l'intégration. L'industrie devra participer aux processus de prise de décision en collaboration établis au sein de l'aviation civile (et investir dans ces processus) pour garantir un accès équitable à tous les usagers de l'espace aérien. <i>Incidence pour l'OACI (par rapport aux ressources actuellement prévues au budget du Programme ordinaire) :</i> Étant donné que l'élaboration et la mise en œuvre graduelle des normes et pratiques recommandées de l'OACI se poursuivront pendant les prochains triennats, des ressources supplémentaires, tant financières qu'humaines, seront nécessaires pour appuyer les travaux de l'OACI dans les domaines très spécialisés liés aux vols en haute altitude.
<i>Références :</i>	A39-WP/504, P/39

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis quelques années, l'expression « niveau de vol 600 » est devenue une étiquette officielle servant à désigner les nouveaux types de vol qui sont déployés dans l'espace aérien compris entre 60 000 et 90 000 pieds. Étant donné que l'utilisation de ce niveau de vol précis peut causer de la confusion, l'expression « vols dans l'espace aérien supérieur » sera utilisée dans la présente note. Ces vols sont effectués notamment par des ballons, des ailes volantes mues par l'énergie solaire et des dirigeables volant en haute altitude, dont un grand nombre fournissent ou pourraient fournir des services de communication dans des régions non desservies ou à des populations touchées par des catastrophes naturelles ou y répondant. Nombre de ces aéronefs effectuent des vols de longue durée. Ce type de trafic a augmenté depuis quelques années à partir, à destination et au survol d'un nombre croissant d'États. Outre les aéronefs existants, plusieurs autres – qu'il s'agisse d'avions à réaction supersoniques ou de ballons pouvant atteindre des altitudes supérieures à 140 000 pieds – se trouvent à différents stades de développement.

2. ANALYSE

2.1 Lors du deuxième symposium mondial sur l'industrie de la navigation aérienne (GANIS/2, Montréal, 11 – 13 décembre 2017), la communauté aéronautique a été informée de la situation actuelle en matière de vols dans l'espace aérien supérieur. Il s'agit notamment de vols récents ou actuels visant à fournir des services Internet dans les régions éloignées ou à la suite de catastrophes naturelles. On prévoit une large demande mondiale pour de tels services, qui sont essentiels pour atteindre les objectifs de développement durable des Nations Unies.

2.2 Au cours du symposium GANIS/2, il est également apparu que si ces vols sont relativement peu fréquents, leur nombre devrait croître de façon importante au cours des prochaines années. Cette croissance se fera sentir dans le nombre effectif de vols civils internationaux, le nombre d'États touchés et la diversité des nouveaux types d'aéronefs. Selon les informations présentées à GANIS/2, il est fort probable que ces vols seront en grande partie effectués par des aéronefs sans pilote, des aéronefs de transport supersoniques, des appareils effectuant des vols de longue durée et des véhicules hybrides (par exemple une capsule qui se détache d'un ballon et retourne au sol en planant).

2.3 Lors du premier symposium sur la sécurité et la mise en œuvre de la navigation aérienne (SANIS/1, Montréal, 13 – 15 décembre 2017), les organismes de réglementation et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) ayant l'expérience de ce type d'exploitation ont fourni des informations sur la manière dont ces vols ont été réalisés, souvent dans des régions disposant d'infrastructure limitée. Bien que ces nouveaux usagers émergents de l'espace aérien et les organismes qui les réglementent aient dû mettre au point des politiques et des pratiques novatrices, ils ont géré l'intérêt public (à l'égard de ces opérations) dans le cadre existant des normes et des politiques mondiales. Cependant, cela pourrait ne pas être le cas si ce type de trafic connaît une croissance importante.

2.4 En outre, l'Assemblée de l'OACI a noté, à sa 39^e session, que certaines initiatives liées aux vols dans l'espace aérien supérieur venaient appuyer directement les objectifs de développement durable 9 et 17 des Nations Unies. Ce faisant, l'Assemblée a encouragé l'utilisation de solutions aéronautiques conformes aux normes et pratiques recommandées (SARP) et permettant d'atteindre les ODD (A39-WP/504, P/39).

2.5 Bien que l'élaboration de nouvelles normes ne soit pas nécessaire à court terme pour que le secteur des vols dans l'espace aérien supérieur connaisse une croissance sûre et ordonnée à moyen terme, la communauté mondiale devrait analyser les questions qui pourraient se poser si ces opérations se multipliaient. Ces questions sont notamment :

- a) l'intégration de ces vols dans le système mondial de navigation aérienne lorsqu'ils montent et descendent dans l'espace aérien partagé avec le trafic traditionnel, conformément à toutes les règles de l'air ;
- b) la gestion de l'espace aérien supérieur, compte tenu des nouveaux moyens des aéronefs et du fait qu'il n'y aurait plus d'aéronefs civils traditionnels aux altitudes empruntées par ces nouveaux participants ;
- c) les profils de vol non traditionnels de certains de ces nouveaux aéronefs (par exemple le fait de « flâner » au-dessus d'une zone géographique réduite pendant une longue période ou, pour les ballons, de voler « en essaim »).

2.6 À ce stade précoce, la coopération entre les nouveaux usagers de l'espace aérien sera nécessaire pour réduire le risque d'insuffisances futures. Il a donc été encourageant d'apprendre, lors du symposium GANIS/2, que l'industrie s'intéresse et cherche collectivement des solutions aux risques potentiels et à d'autres aspects de la question, notamment en élaborant (dans un État membre) un ensemble de principes visant à garantir l'accès et l'équité tout en maintenant un niveau acceptable de sécurité.

2.7 Néanmoins, la communauté mondiale doit suivre l'évolution de ce type d'exploitation pour identifier les possibilités d'harmonisation potentielle et y donner suite en temps opportun.

2.8 D'après l'expérience des organismes de réglementation (notamment celle qui a été partagée lors de SANIS/1) en matière d'autorisation de vols dans l'espace aérien supérieur, et si l'on tient compte du fait que ce type de vol s'étendra à d'autres États, les organismes de réglementation auront besoin d'orientations de l'OACI pour intégrer les nouveaux aéronefs dans les normes et politiques mondiales existantes. De plus, il est à prévoir que les États peu familiers de ce type d'exploitation demanderont de l'assistance à l'OACI et à la communauté à cet égard.

2.9 Il convient de noter qu'à mesure de l'expansion et de l'évolution des vols dans l'espace aérien supérieur, tous les aspects relevant du Plan mondial de navigation aérienne et du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde seront mis en œuvre par l'OACI selon les procédures bien établies d'assignation de travaux techniques à des groupes d'experts compétents.

3. CONCLUSION

3.1 Ainsi qu'il a été indiqué plus haut, les vols dans l'espace aérien supérieur ont progressé ces dernières années et cette tendance devrait se poursuivre au cours des prochaines années. Afin que cette évolution se fasse de façon sûre, efficace et harmonisée, la Conférence est invitée à approuver la recommandation suivante :

Recommandation 5.1/x — Vols dans l'espace aérien supérieur

Il est recommandé que la Conférence :

- a) note l'évolution des vols dans l'espace aérien supérieur et le fait que le nombre d'aéronefs et de régions géographiques visés par ces vols continue de croître ;

- b) demande à l'OACI de fournir des orientations et, au besoin, d'autres dispositions sur les aspects réglementaires des vols dans l'espace aérien supérieur ;
- c) demande à l'OACI de travailler avec les États et avec l'industrie pour déterminer les problèmes touchant le système de navigation aérienne mondiale et veiller de façon proactive à l'harmonisation ;
- d) demande aux États qui ont réglementé des vols dans l'espace aérien supérieur de partager, par le truchement de l'OACI selon le cas, leur expérience et leurs compétences avec d'autres États ;
- e) demande aux États de fournir, par l'intermédiaire de l'OACI et sur demande, de l'assistance aux autres États sur les aspects réglementaires des vols dans l'espace aérien supérieur.

— FIN —