



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

Point 3 : Renforcement du système mondial de navigation aérienne

3.4 : Coopération civilo-militaire

COOPÉRATION CIVILO-MILITAIRE

(Note présentée par l'Autriche au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹,
par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile²
et par EUROCONTROL)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note prône les avantages mutuels, pour l'aviation civile et militaire, du passage graduel de la coordination à la collaboration, du stade de la recherche et du développement en matière de gestion du trafic aérien (ATM) à l'introduction des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) moyennant la participation du secteur militaire dans un environnement d'élaboration de la réglementation basé sur les performances. Afin de mettre en œuvre un réseau mondial sûr et plus interopérable basé sur les performances, la participation des acteurs civils comme militaires à un processus décisionnel collaboratif mise en œuvre aux niveaux national, régional et mondial n'est plus une option mais bien la clé de la réussite.

L'objectif mondial consiste à renforcer la collaboration civilo-militaire en matière d'ATM et de communications, navigation et surveillance (CNS), notamment en partageant les meilleures pratiques et en s'occupant des défis et des opportunités concernant la numérisation, la sûreté, l'utilisation flexible de l'espace aérien et l'intégration des systèmes d'aéronefs non habités (UAS). L'OACI joue un rôle vital dans la réalisation de cet objectif et nous encourageons à continuer à élaborer avec ses États membres des mécanismes de collaboration avec la communauté militaire pour continuer à réduire l'écart entre le besoin civil de prévisibilité et le besoin militaire de flexibilité.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver les recommandations figurant au paragraphe 4.3.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

1. INTRODUCTION

1.1 Afin que le marché de l'aviation internationale puisse croître et fonctionner de manière sûre et harmonisée, les États sont convenus de collaborer à l'établissement d'une infrastructure réglementaire commune et ils sont notamment convenus des services fournis de circulation, y compris l'accès à l'espace aérien et son utilisation. Pour l'aviation militaire, dont l'objectif consiste à réaliser des opérations et des activités de formation concernant la sûreté et la défense, on considère que l'on peut arriver à utiliser l'espace aérien de manière sûre et efficace au moyen d'une étroite collaboration entre les acteurs civils et militaires et à l'avantage de ces deux secteurs. On considère que l'on peut arriver à utiliser l'espace aérien de manière sûre et efficace au moyen d'une étroite collaboration entre les acteurs civils et militaires.

1.2 L'OACI devrait jouer un rôle important dans le renforcement des processus de collaboration civilo-militaires. En outre, devrait élaborer des principes communs traduisant la volonté de ses États membres d'encourager les meilleures pratiques identifiées, aboutissant ainsi à la création de concepts communs en aviation.

2. L'AVIATION CIVILE ET L'AVIATION MILITAIRE ONT DES INTÉRÊTS COMMUNS

2.1 L'aviation civile et l'aviation militaire utilisent toutes deux le même espace aérien, qui est une ressource commune

2.2 Bien que les règlements de l'aviation civile ne s'appliquent pas aux aéronefs d'État, il est reconnu que la performance mondiale de l'aviation est meilleure lorsque les intérêts civils et militaires, qui évoluent dans un espace aérien considéré comme un continuum, sont satisfaits au niveau régional grâce à de meilleures pratiques coopératives.

2.3 Le niveau requis de connectivité entre les systèmes ATM civils et militaires continuera à dépendre du niveau de complexité du trafic civil et militaire qui évolue dans le même environnement.

2.4 Des activités de recherche et développement ATM au déploiement

2.4.1 Bien que les objectifs des programmes de recherche et de développement ATM ne soient pas directement applicables au secteur militaire, les incidences qu'ils ont sur celui-ci et sur d'autres exploitants d'aéronefs d'État sont opérationnellement et financièrement pertinentes, parce que le secteur militaire devra peut-être adapter ses procédures et mettre à niveau ses systèmes sol pour identifier tous les aéronefs qui survolent le territoire en cause.

2.4.2 Passer de la coordination à la collaboration est d'une importance capitale pour les autorités aéronautiques des États au moment de l'évolution de leur parc aérien, de l'équipement embarqué des systèmes de contrôle afin d'augmenter l'interopérabilité et la capacité de l'espace aérien pour l'aviation civile. En outre, il est nécessaire d'informer les mécanismes de planification militaires des besoins découlant du déploiement des ASBU et des programmes de modernisation ATM des États et des régions afin de maintenir au plus haut niveau possible l'interopérabilité entre les systèmes. Pour le secteur militaire, le principe « aussi civil que possible - aussi militaire que nécessaire » renforce l'interopérabilité au coût le plus faible tout en procurant des avantages au niveau des performances à la communauté dans son ensemble.

2.5 Vers le développement d'un environnement basé sur les performances

2.5.1 L'harmonisation des normes civiles et militaires dans la mesure du possible est importante dans les processus visant à déterminer la conformité. La normalisation aide l'industrie à concevoir des systèmes qui répondront aux besoins en matière de sécurité et d'interopérabilité. Cela peut se traduire par d'importante réduction des coûts et maximiser les synergies au moment de déployer ces systèmes.

2.5.2 Dans un environnement basé sur les performances en aviation, il est important de mieux comprendre comment les exploitants civils et militaires travaillent dans ce domaine (principes, procédures, lignes d'actions, etc.). Dans le processus d'élaboration d'un environnement basé sur les performances, il est essentiel de se rappeler que la sécurité et le principe clé à suivre. À mesure que le marché de l'aviation se développe, il est aussi important d'ajuster sans cesse la coopération civilo-militaire à fin de tenir compte de cette évolution.

2.5.3 À cet égard, et comme suite à la Résolution A38-12, l'OACI joue un rôle important pour promouvoir les concepts communs dans le renforcement de la coopération civilo-militaire, l'objectif principal étant de parvenir à un espace aérien sans discontinuité et à un système de services de navigation aérienne (ANS)/ATM harmonisé à l'échelle mondiale.

2.5.4 Au niveau régional, des solutions ont été trouvées qui peuvent inspirer les meilleures pratiques, comme le Doc 032 OACI EUR. Les règlements nationaux peuvent avoir des incidences indirectes sur le secteur militaire. Il est donc nécessaire de trouver des solutions appropriées, notamment pour faciliter l'accès sans danger des aéronefs d'État à l'espace aérien aux niveaux régional et mondial.

3. PASSAGE GRADUEL DE LA COORDINATION À LA COLLABORATION CIVILO-MILITAIRE

3.1 L'objectif mondial du passage graduel de la coordination à la collaboration civilo-militaire est de faire participer directement le secteur militaire afin de renforcer la collaboration civilo-militaire en matière d'ATM et de communications, navigation et surveillance (CNS), notamment en partageant les meilleures pratiques et en s'attaquant aux défis concernant la numérisation, la sûreté, l'usage flexible de l'espace aérien et l'intégration des systèmes d'aéronefs non habités (UAS) dans les zones non réservées. Cette évolution est de nature à renforcer le développement des synergies civilo-militaires grâce à une collaboration efficace qui va des activités de recherche et de développement au déploiement de systèmes interopérables.

3.2 Faire intervenir le secteur militaire dès le départ et créer des synergies civilo-militaires pourrait réduire les coûts

3.2.1 L'aviation civile et l'aviation militaire partagent le même objectif : réduire autant que possible les coûts tout en améliorant l'efficacité et la sécurité de l'exploitation. Des activités communes de recherche et de développement, par exemple en matière d'UAS, peuvent créer des synergies et une interopérabilité civilo-militaires, réduire le chevauchement des travaux et tirer parti des expériences et de l'expertise existantes. En outre, l'élaboration de normes communes, le cas échéant et si possible, est jugée utile pour tous les acteurs.

3.2.2 Passer à la collaboration signifie notamment que le secteur militaire devrait participer davantage à l'élaboration du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI et des ASBU en intervenant de façon appropriée dans l'élaboration de stratégies et visions mythiques, par exemple la

reconnaissance des projets de recherche et développement militaire liés aux drones à grande autonomie évoluant à altitude moyenne. L'expertise et l'expérience militaires peuvent être une valeur ajoutée utile pour les activités futures de l'OACI, en particulier l'intégration des aéronefs sans équipage dans l'espace aérien non réservé.

3.3 Promouvoir une utilisation efficace afin d'optimiser la performance mondiale de l'aviation

3.3.1 La performance du réseau de routes mondial est tributaire d'un environnement pacifique et sécurisé, et l'aviation militaire continuera à assurer, et à améliorer davantage, l'efficacité de la sécurité et de la défense dans le contexte changeant du secteur de l'aviation civile, en tenant compte de la sécurité du trafic aérien civil.

3.3.2 La mise en œuvre du concept avancé d'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA), des opérations basées sur trajectoire (TBO), y compris les trajectoires de mission et la gestion du trafic des systèmes d'aéronef non habité (UAS), implique que les États examinent de façon équilibrée les besoins opérationnels civils et militaires, cela pour obtenir les niveaux d'efficacité les plus élevés possibles afin d'optimiser l'utilisation de l'espace aérien et les ressources disponibles à tout État donné et de maintenir le niveau de sécurité le plus élevé possible, y compris pour l'aviation générale et l'aviation militaire à basse altitude.

3.3.3 Les éléments qui permettront de réaliser cet objectif sont la pleine participation du secteur militaire dans les cellules de gestion de l'espace aérien des États et l'utilisation de systèmes interentreprises (business-to-business) automatisés. Dans ce contexte, la contribution militaire visant à mettre à disposition des zones de formation pour améliorer la performance du réseau, et la façon dont les acteurs civils utilisent cet espace aérien, seront mesurés au moyen d'indicateurs pertinents, par exemple celui de l'utilisation civile de l'espace aérien mis à disposition (CURA), dont on se sert en Europe.

3.3.4 Il est également essentiel que le secteur aéronautique renforce la coopération en matière de collecte de données en vue d'optimiser la performance mondiale de l'aviation, et renforce également le niveau de sécurité, par exemple au moment de collecter des informations sur les risques posés par les zones de conflit³.

3.4 Encourager un environnement basé sur les performances est utile à l'aviation civile comme à l'aviation militaire

3.4.1 La législation de l'aviation civile peut avoir une incidence directe sur l'accès des vols militaires à l'espace aérien, comme dans l'environnement sans minimum de séparation verticale réduit (RVSM). Cela peut être atténué grâce à la participation directe du secteur militaire aux niveaux mondial, régional et des États, c'est-à-dire au moyen de la mise en œuvre de mécanismes établis conjointement avec États membres, et en associant le secteur militaire au groupe pertinent afin de mettre en œuvre des solutions interopérables.

3.4.2 Les mesures techniques ad hoc, comme la reconnaissance du fait que les systèmes militaires peuvent, dans certains cas particuliers, offrir des niveaux de performance équivalant à ceux des systèmes civils, garantiraient la sécurité d'accès à l'espace aérien des aéronefs d'État habités ou non et assureraient que les performances aux niveaux mondial, régional et des États restent à leur plus haut niveau. La coordination civilo-militaire en matière de certification et de normalisation améliore également la sécurité des vols et l'interopérabilité.

³ Voir la note présentée par l'Europe sur les zones de conflit.

3.5 Faciliter le partage de l'information au moyen d'un réseau résistant et robuste

3.5.1 La mise en œuvre d'un réseau ATM mondial, à savoir le système de gestion globale de l'information (SWIM), permettra le partage des données entre tous les acteurs civils et militaires pertinents, ce qui garantira des niveaux appropriés d'interopérabilité, de cyberrésilience, de cyberprotection et de confidentialité, d'intégrité et de disponibilité des informations critiques de mission en fonction des besoins locaux.

3.5.2 Il est jugé nécessaire d'élaborer un niveau approprié cyberrésilience et de confidentialité pour les vols civils et les missions militaires, ainsi que de préserver les systèmes et infrastructures critiques, étant donné que les cyberattaques peuvent avoir une incidence directe sur la sécurité.

3.5.3 Le partage des données se fera par des moyens robustes pour encourager l'établissement des principes nécessaires de confiance et de transparence, ainsi qu'au moyen de règles sur la diffusion des informations sensibles et de mesures pertinentes en matière de cyberprotection et de résilience. Dans ce domaine, tirer parti des expériences et de l'expertise existantes pourrait créer une valeur ajoutée pour l'intégralité de la chaîne aéronautique.

4. CONCLUSION

4.1 L'évolution mondiale du système ATM prévue dans le *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750) exige une coopération mondiale, régionale et nationale entre les autorités aéronautiques civiles et militaires des États. Le passage graduel de la coordination à une plus grande collaboration civilo-militaire est dans l'intérêt de l'aviation civile comme de l'aviation militaire.

4.2 Afin de mettre en œuvre un réseau mondial plus sûr, plus interopérable et basé sur les performances, la participation collaborative des acteurs civils et militaires aux niveaux mondial, régional et des États n'est plus une option mais bien la clé de la réussite.

4.3 La Conférence est invitée à adopter les recommandations suivantes :

Il est recommandé que la Conférence :

- a) prie instamment les États de convenir de l'approche stratégique exposée au paragraphe 3, qui consiste à passer de la coordination à la collaboration entre les secteurs civil et militaire ;
- b) demande à l'OACI de fournir des lignes directrices appropriées sur l'approche stratégique ;
- c) encourage l'OACI à élaborer avec les États des mécanismes pour collaborer avec la communauté militaire aux niveaux mondial et régional ;
- d) demande à l'OACI de renforcer la création de synergies civilo-militaires au moyen d'une collaboration efficace allant des activités de recherche et de développement au déploiement de systèmes interopérables ;
- e) encourage l'OACI à assumer un rôle proactif dans la promotion des meilleures pratiques visant à renforcer la coopération civilo-militaire.