



NOTE DE TRAVAIL

QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024

Point 3 : Amélioration de la performance du système de navigation aérienne**3.1 : Propositions visant à améliorer l'efficacité des services de navigation aérienne
à l'appui du LTAG****PROJET 30/10 – OPTIMALISATION DE LA SÉPARATION LONGITUDINALE
SUR LES ROUTES TRAVERSANT LES LIMITES DES FIR**

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'amélioration de la gestion du trafic aérien est entravée par l'application de minimums de séparation différents de part et d'autre des limites des régions d'information de vol (FIR), ou de minimums de séparation incompatibles avec ceux qui sont normalement appliqués dans les régions ou sous-régions. Un grand nombre d'États s'emploient à assurer une prestation plus efficace des services et à réduire le plus possible les incidences environnementales négatives de l'aviation civile, mais ils sont aux prises avec des goulets d'étranglement créés en aval par l'absence d'opérations sans discontinuité. La présente note décrit une initiative visant à focaliser l'attention sur ce sujet et à encourager la mise en œuvre sans discontinuité de séparations longitudinales de 55,5 km (30 NM) ou moins dans l'espace aérien océanique et isolé, et de 19 km (10 NM) ou moins ailleurs, afin d'améliorer l'efficacité opérationnelle du système global de navigation aérienne.

Suite à donner : La Conférence est invitée à convenir de la recommandation 3.1/x – Projet 30/10 figurant au § 3.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte aux objectifs stratégiques Sécurité, Capacité et efficacité de la navigation aérienne et Protection de l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	<i>Pour la communauté aéronautique :</i> Dans le cas des États, les incidences financières sont liées à des activités de supervision, sous la forme à la fois d'une gestion du changement et d'un examen opérationnel permanent. Dans le cas de l'industrie, les organismes de gestion du trafic aérien devront choisir des minimums de séparation qui répondent aux besoins des usagers de l'espace aérien et adapter la formation existante. Cela dit, les coûts devraient être compensés par des économies de carburant, l'utilisation de niveaux de vol optimaux et l'amélioration de l'efficacité du système global de navigation aérienne.

	<i>Pour l'OACI :</i> Les activités de l'OACI visées par la présente note de travail se poursuivront au cours des prochains triennats conformément à la politique de soutien de la mise en œuvre approuvée par le Conseil (C-DEC 225/6).
<i>Références :</i>	Annexe 11 — <i>Services de la circulation aérienne</i> Doc 4444, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien</i> (PANS-ATM)

1. INTRODUCTION

1.1 Les objectifs des services de la circulation aérienne (ATS) comprennent de prévenir les abordages entre aéronefs et d'accélérer et régulariser la circulation aérienne (Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, § 2.2). Ces objectifs sont d'ordinaire atteints par l'application de minimums de séparation qui fixent, dans les plans latéral et longitudinal, la distance minimale ou l'intervalle de temps minimal à maintenir entre les aéronefs, et qui déterminent donc l'efficacité potentielle du système de navigation aérienne. À cet égard, il convient d'éviter d'entraver les courants de trafic aérien en appliquant des séparations excessives.

1.2 Par ailleurs, les minimums de séparation doivent être choisis à la suite d'une consultation entre les autorités ATS compétentes afin d'assurer la compatibilité de part et d'autre du point de transfert des vols [Annexe 11, § 3.4.1, alinéa b)]. Les minimums de séparation doivent être appliqués le plus uniformément possible, en particulier de part et d'autre des limites des espaces aériens, afin de faciliter et d'améliorer la navigation aérienne et d'éviter l'introduction involontaire d'inefficacités.

1.3 Si, dans de nombreuses régions du monde, l'application de minimums de séparation sans discontinuité ou uniformes est le principe à respecter, il reste des poches d'espace aérien qui bénéficieraient d'un réexamen et d'une amélioration des séparations actuellement utilisées.

2. ANALYSE

2.1 Le Projet 30/10 proposé est une initiative qui a pour but de focaliser l'attention sur la mise en œuvre sans discontinuité de séparations longitudinales de 55,5 km (30 NM) ou moins dans l'espace aérien océanique et isolé, et de 19 km (10 NM) ou moins ailleurs, et d'encourager cette mise en œuvre. Il devrait s'agir d'un effort régional coordonné ayant pour objectif de réduire de manière transparente les minimums de séparation excessifs aux endroits où cela n'a pas encore été fait.

2.2 L'utilisation de stratégies et d'initiatives visées par les dispositions de l'OACI, telles que la gestion des courants de trafic aérien, la sectorisation dynamique, l'utilisation flexible de l'espace aérien et la coopération civilo-militaire, peut améliorer les performances dans de vastes portions de l'espace aérien. À cet égard, l'application de séparations plus efficaces ne peut pas être déterminée de manière isolée, sinon les goulets d'étranglement risquent simplement d'être déplacés plus en aval. Par exemple, un examen régulier en collaboration favoriserait une compréhension commune plus approfondie des séparations appliquées et des justifications correspondantes dans les FIR voisines, ce qui pourrait donner lieu à des gains d'efficacité supplémentaires dans le traitement des déséquilibres entre la demande de trafic aérien et la capacité de l'espace aérien.

2.3 Au moyen des cadres existants des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), les bureaux régionaux de l'OACI, avec un soutien interrégional approprié du siège, sont les mieux placés pour promouvoir des échanges collaboratifs entre les États sur les minimums de séparation et l'optimisation de l'espace aérien. En collaboration avec les usagers de l'espace aérien et les autorités ATS pour trouver les goulets d'étranglement ou les lacunes dans la prestation de services sans discontinuité, le soutien de la mise en œuvre assuré par l'OACI dans le cadre du Projet 30/10 permettra de réduire les séparations en conformité avec les procédures existantes publiées par l'OACI et d'améliorer l'efficacité du système global de navigation aérienne sur une plus grande échelle et de façon plus cohérente.

3. CONCLUSION

3.1 Un bon nombre des incidences négatives de l'aviation civile sur l'environnement peuvent être réduites par l'application de mesures exhaustives englobant des améliorations technologiques, une gestion du trafic aérien plus efficace et de meilleures procédures opérationnelles ainsi que l'utilisation appropriée des minimums de séparation en coordination avec les usagers de l'espace aérien.

3.2 Les gains d'efficacité réalisables grâce à la mise en œuvre des minimums de séparation éprouvés actuels peuvent procurer des avantages considérables à la communauté aéronautique. La suppression des goulets d'étranglement artificiels peut aider à relever les défis environnementaux mondiaux de l'aviation et influencer directement sur les économies de carburant. Pour améliorer l'efficacité, les États et les PIRG devraient, en priorité, examiner les séparations appliquées dans les espaces aériens éloignés, océaniques et autres, et élaborer des plans d'action régionaux pour la mise en œuvre du Projet 30/10.

3.3 Compte tenu de ce qui précède, la Conférence est invitée à convenir de la recommandation suivante :

Recommandation 3.1/x – Projet 30/10

Il est recommandé que les États :

- a) dans le cadre des processus des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), collaborent activement avec les États voisins à la mise en œuvre du Projet 30/10 ;

et que l'OACI :

- b) par l'intermédiaire des PIRG, élabore des plans d'action régionaux pour la mise en œuvre du Projet 30/10 ;
- c) soutienne la collaboration interrégionale en vue d'une mise en œuvre harmonisée du Projet 30/10.