



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**

**UTILISER PLUS EFFICACEMENT L'ESPACE AÉRIEN AU MOYEN D'UNE ZONE
OBLIGATOIRE DE DIFFUSION (MBZ)**

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note attire l'attention sur la mise en œuvre de zones obligatoires de diffusion (MBZ) comme méthode pour accroître l'efficacité de l'espace aérien, réduire les émissions de l'aviation générale et renforcer la sécurité dans des espaces aériens complexes. Elle préconise une collaboration entre l'OACI, les États membres et les Émirats arabes unis pour élaborer les normes et règlements nécessaires, en s'appuyant sur l'expérience des Émirats arabes unis.

Suite à donner : La Conférence est invitée à encourager l'élaboration de normes et de règlements détaillés nécessaires à la mise en œuvre à l'échelle mondiale du concept de MBZ proposé.

1. INTRODUCTION

1.1 La croissance rapide du trafic aérien mondial engage à utiliser efficacement l'espace aérien pour tenir compte de différents types d'utilisateurs, allant de l'aviation générale à l'aviation commerciale, selon les principes de l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA). Cette prise en considération ne doit ni se faire au détriment de la sécurité et de la sûreté ni complexifier l'utilisation de l'espace aérien, et garantir en même temps l'efficacité des flux de trafic.

1.2 L'utilisation d'une MBZ est une solution bien fondée pour la prise en charge de grands volumes de vols à vue (VFR), principalement à basse altitude, par les systèmes existants de gestion du trafic aérien (ATM), compte tenu des risques pour la sécurité, en particulier dans des zones urbaines densément peuplées.

1.3 La MBZ peut être considérée comme un élément essentiel de l'extensibilité. Elle contribue à mieux apprécier les situations, ce qui est utile pour la mise en œuvre du concept de mobilité aérienne avancée (AAM).

2. ANALYSE

2.1 Selon la classification actuelle de l'espace aérien décrite dans l'Annexe 11 de l'OACI – *Services de la circulation aérienne*, l'espace aérien est divisé en classes allant de A à G, la classe A étant la plus soumise à des contraintes et la classe G, la moins soumise à des contraintes. Dans la classe G, généralement catégorisée comme espace aérien non contrôlé, un service d'information de vol (FIS) est assuré, mais aucune autorisation n'est requise, aucune séparation n'est prévue, et une capacité de communication bilatérale ininterrompue n'est exigée que pour les aéronefs suivant les règles de vol aux instruments (IFR). On pourrait faire valoir que, dans un espace aérien soumis à des contraintes, avec des volumes élevés de vols VFR à basse altitude évoluant à proximité d'aéroports où le trafic de vols commerciaux est important, l'espace aérien de classe G offre aux usagers une certaine latitude. Cependant, la sécurité et l'efficacité conférées dans de telles conditions sont limitées.

2.2 Les Émirats arabes unis proposent de mettre en œuvre le concept de MBZ dans l'espace aérien de classe G pour utiliser efficacement et en toute sécurité ce dernier, ainsi que tout espace aérien adjacent. Le concept proposé reposerait sur des limites définies, une radiofréquence réservée, ainsi que des routes VFR ou des points de compte rendu pour les usagers, au besoin.

2.3 Le concept proposé donne aux aviateurs et aux aviatrices les moyens d'assurer leur propre sécurité lorsqu'ils se trouvent dans un espace aérien de classe G. Dans une MBZ, la responsabilité de diffuser des informations sur le trafic et de se tenir à bonne distance des aéronefs incombe à tous les aviateurs utilisant la fréquence prévue à cet effet. Comme il est possible d'obtenir des informations sur le trafic sans passer par les fréquences encombrées du contrôle de la circulation aérienne (ATC), les délais indus peuvent être évités, réduisant ainsi l'incidence de l'aviation générale sur l'environnement.

2.4 La fourniture d'un service d'information de vol n'est pas requise dans une MBZ. Toutefois, les Émirats arabes unis ont mis en place des procédures pour fournir un tel service sur demande au moyen de fréquences réservées. De plus, l'ATC peut assurer une surveillance, diffuser des informations et donner des instructions en passant par des fréquences MBZ prévues à cet effet. Le concept proposé a eu une incidence positive sur la charge de travail de l'ATC en atténuant la congestion de fréquences très utilisées, ce qui a permis d'accroître l'efficacité et de réduire les émissions provenant de l'aviation.

2.5 Les Émirats arabes unis ont introduit des procédures propres aux MBZ dans leur publication d'information aéronautique (AIP), notamment des recommandations sur les routes et des conseils sur la résolution de conflits destinés aux pilotes VFR. Ces procédures garantissent une planification efficace des vols en réduisant l'incidence de l'aviation générale sur l'environnement tout en permettant aux aviateurs et aviatrices de mieux apprécier les situations, ce qui par conséquent renforce la sécurité.

2.6 Le concept de MBZ proposé améliore considérablement l'utilisation de l'espace aérien. Les opérations aériennes se font ainsi de façon plus efficace, et le niveau de sécurité est maintenu, voire amélioré.

3. CONCLUSION

3.1 La mise en œuvre du concept de MBZ représente une avancée considérable dans la gestion de l'espace aérien, en particulier dans des environnements complexes où le volume de trafic est élevé. En donnant aux aviateurs et aux aviatrices les moyens d'assurer leur propre sécurité et en fournissant un cadre structuré de communication et de coordination, le concept de MBZ augmente à la fois l'efficacité et la sécurité de l'utilisation de l'espace aérien. L'expérience des Émirats arabes unis démontre que ce concept peut effectivement réduire l'incidence de l'aviation générale sur l'environnement, alléger la charge de travail de l'ATC et permettre aux pilotes de mieux apprécier les situations.

3.2 La présente note préconise une collaboration entre l'OACI, les États membres et les Émirats arabes unis pour élaborer et normaliser les règles nécessaires à la mise en œuvre de MBZ à l'échelle mondiale. En s'inspirant de l'expérience réussie des Émirats arabes unis, la communauté mondiale de l'aviation peut parvenir à gérer l'espace aérien de manière plus sécurisée, plus efficace et plus durable sur le plan environnemental.

— FIN —