



DOCUMENT DE TRAVAIL

QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, Canada, 26 août au 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

AMÉLIORATION DE LA GESTION TRANSPARENTE DU TRAFIC AÉRIEN EN ÉTABLISSANT UN CADRE POUR LES SERVICES TRANSFRONTALIERS

[Note présentée par l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Il y a d'importantes leçons à tirer en ce qui concerne les avantages opérationnels qui peuvent être réalisés pour le trafic aérien et l'efficacité opérationnelle dans la prestation de services. Il existe de nombreux exemples où des services sont fournis au-delà des frontières de l'État, par les autorités de l'aviation civile ou les organisations internationales.

Un récent livre blanc de CANSO intitulé *Lines in the Sky* a examiné 13 exemples d'arrangements transfrontaliers réussis. Les arrangements transfrontaliers peuvent être complexes à établir en raison des aspects juridiques, économiques, de gouvernance, de surveillance et de souveraineté. Le livre blanc fournit aux États des informations sur les moyens efficaces d'aborder ces questions.

Suite à donner : la Conférence est invitée à accepter la recommandation 3.1/x – Amélioration de la gestion transparente du trafic aérien figurant au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 La Convention sur l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) a été signée il y a 80 ans. La Convention a souligné la responsabilité des États d'assurer la fourniture de services et d'installations de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale à l'intérieur de leurs frontières souveraines. Toutefois, l'article 28 de la Convention n'identifie pas le prestataire.

1.2 L'amélioration de l'efficacité de la gestion du trafic aérien (ATM) en réduisant la fragmentation de l'espace aérien a été identifiée comme l'objectif de nombreuses initiatives importantes. L'initiative « Ciel unique européen » a été conçue pour fournir des services de la circulation aérienne (ATS)

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par la CANSO.

transfrontaliers dans le but d’offrir des avantages en matière d’efficacité opérationnelle des vols, tant pour les zones locales que pour l’espace aérien régional.

1.3 Pour déterminer l’organisation de l’espace aérien, la section 2.11.1 de l’Annexe 11 de l’OACI — *Services de la circulation aérienne* recommande que « la délimitation des portions d’espace aérien à l’intérieur desquelles doivent être assurés des services de la circulation aérienne soit effectuée en fonction de la nature du réseau de routes et des conditions d’efficacité du service plutôt qu’en fonction des frontières nationales ». L’Annexe G de la Résolution A41-10 de l’Assemblée de l’OACI « Exposé récapitulatif de la politique permanente de l’OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne » est particulièrement pertinente, car elle prend un engagement ferme à l’égard des arrangements et des délégations transfrontaliers et en fournissant des directives à cet égard, dans l’intérêt de « considérations techniques, opérationnelles, de sécurité et d’efficacité ».

1.4 En outre, le document « *Concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondiale* (GATMOC, Doc 9854), dans sa vision de l’espace aérien futur, stipule que « tout en reconnaissant la souveraineté, l’espace aérien sera organisé à l’échelle mondiale. Les zones homogènes de gestion du trafic aérien et/ou les zones de routage seront réduites au minimum, et il sera envisagé de regrouper les zones adjacentes. »

1.5 Dans l’[A41-WP/356](#), il a été demandé à l’OACI de promouvoir l’élaboration d’un cadre pour la gestion décentralisée de l’espace aérien souverain, étant entendu qu’un tel cadre faciliterait le processus pour les États motivés à envisager de tels arrangements.

2. DISCUSSION

2.1 Bien que la Convention de Chicago reconnaisse les avantages d’un espace aérien organisé, comme les Normes et pratiques recommandées (Standards And Recommended Practices, SARPs) de l’OACI qui ont suivi, l’espace aérien actuel reste largement organisé le long des frontières nationales, avec seulement des exemples isolés de zones partagées ou transfrontalières facilement identifiables. Les accords de services transfrontaliers sont parfois considérés comme trop complexes ou incompatibles avec les intérêts nationaux, même entre alliés ayant des frontières terrestres relativement ouvertes.

2.2 Heureusement, il existe aujourd’hui des exemples réussis d’accords de services transfrontaliers offrant des avantages à la fois au niveau local et au niveau régional. Un examen de ces exemples fournit des enseignements importants sur l’établissement d’arrangements de services de trafic aérien transfrontalier, y compris la meilleure façon de traiter la responsabilité, la sécurité et les réglementations économiques, l’assurance de la performance, la collaboration civile militaire, et d’autres aspects de souveraineté. Ces études de cas fournissent également un aperçu important des avantages qui peuvent être obtenus en élargissant les arrangements transfrontaliers dans d’autres domaines.

2.3 Un livre blanc publié récemment par la CANSO intitulé « Lines in the Sky: Seamless Cross Border ATS » (<https://canso.org/publication/seamless-cross-border-ats/>) examine treize arrangements de services transfrontaliers ainsi que les avantages et les leçons qui en découlent, y compris la façon dont les questions juridiques, économiques, de surveillance de la sécurité, de coordination civile militaire et autres ont été gérées.

2.4 Les treize études de cas examinées se répartissent en trois catégories :

- a) petits ajustements aux frontières entre États voisins offrant des avantages locaux ;
- b) fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) dans un État fournissant un service de trafic aérien sur ses voisins, souvent axé sur l'espace aérien supérieur ;
- c) création d'une entité entièrement nouvelle pour fournir des services de trafic aérien dans plusieurs pays.

2.5 Chacune des formes ci-dessus d'arrangements de services transfrontaliers peut générer des avantages opérationnels pour les opérations aériennes, en permettant des gains d'efficacité qui contribuent à la réalisation de l'objectif ambitieux mondial à long terme (LTAG) pour l'aviation internationale. Dans certains cas, il y a des avantages supplémentaires pour la charge de travail des contrôleurs et des pilotes, et des coûts de prestation de services réduits grâce à l'amélioration des ressources et de la gestion de l'infrastructure.

2.6 Les concepts avancés de gestion du trafic aérien, tels que les opérations basées sur les trajectoires (TBO), étant prêts pour le déploiement, la coordination, la communication et l'interopérabilité, sont susceptibles de devenir les principaux défis. L'établissement de services transfrontaliers transparents sera essentiel pour les opérations basées sur les trajectoires afin d'offrir les avantages prévus en matière de rendement, car les capacités et les processus faisant partie intégrante des opérations basées sur les trajectoires devront être élaborés et déployés de manière harmonisée à l'échelle mondiale. Les régions d'information de vol (FIR), en particulier dans l'espace aérien supérieur, ont le potentiel de fournir un environnement permettant de réduire les nombreux défis liés à la réalisation de tels concepts.

2.7 Les accords de services aériens établissant des couloirs sanitaires (PHC) pendant la pandémie de COVID-19 sont un exemple où l'OACI a soutenu l'élaboration et la mise en œuvre de directives, de cadres, d'aides à la décision et d'accords types, afin d'aider les États tout au long du processus. Des outils similaires pourraient faciliter un processus pour les États qui envisagent de modifier l'espace aérien afin d'en tirer des avantages opérationnels importants. L'OACI est bien placée pour fournir aux États des orientations et des cadres pour façonner ces accords complexes.

3. CONCLUSION

3.1 Bien que les avantages des accords de services transfrontaliers soient clairs, ils restent dans de nombreux cas complexes à mettre en place, avec de nombreuses considérations à prendre en compte par les États participants. Les arrangements existants contiennent d'importantes leçons apprises pour enseigner aux États désireux d'examiner les avantages potentiels. Le soutien de l'OACI à la mise en œuvre sous forme de lignes directrices, de cadres et d'accords types aidera les États à envisager des changements à l'espace aérien afin d'offrir d'importants avantages opérationnels.

3.2 Compte tenu de ce qui précède, la Conférence est invitée à accepter la recommandation suivante :

Recommandation 3.1/x — amélioration de la gestion transparente du trafic aérien

Que les États :

- a) prennent note des renseignements fournis dans le présent document et dans le livre blanc de CANSO intitulé « Lines in the Sky: Seamless Cross Border ATS² » et des leçons tirées des études de cas fructueuses existantes sur la prestation de services de trafic aérien transfrontalier ;

que l'OACI :

- b) élabore un cadre pour les arrangements de services transfrontaliers qui aiderait les États à examiner les avantages de tels arrangements, afin d'identifier les options appropriées pour la meilleure façon de les établir.

— FIN —

² Le livre blanc de la CANSO intitulé « Lines in the Sky: Seamless Cross Border ATS » se trouve sur la page des références du site AN-Conf/14 à l'adresse suivante : <https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Pages/Reference-Documents.aspx>.