



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

ÉCONOMIES DE CARBURANT PAR L'AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ DE L'ESPACE AÉRIEN

(Note présentée par le Japon)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note fait état d'une étude de cas du Japon sur le thème de la Conférence, à savoir la promotion de la durabilité par l'amélioration de la performance. Nous estimons qu'il est possible de faire des économies de carburant même avec des mesures qui ne visent pas la durabilité mais l'augmentation de la capacité d'exploitation des aéronefs, et que ces mesures peuvent conduire à des solutions pour le milieu naturel. Elles permettront aux États de contribuer au règlement des problèmes auxquels le secteur de l'aviation se heurte en matière d'environnement à l'échelle mondiale, de montrer que ce secteur est durable et de faire face à une hausse de la demande de trafic qui pourrait survenir à l'avenir.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver les recommandations figurant au paragraphe 3.3.

1. INTRODUCTION

1.1 Dans l'espace aérien japonais (FIR Fukuoka), en raison notamment du développement économique des États asiatiques, le volume de trafic continuait d'augmenter régulièrement avant la pandémie de COVID-19, et des contre-mesures au cas par cas ont permis de maintenir une circulation fluide.

1.2 Si le fait de répondre à une demande qui va croissant en matière d'aviation favorise le développement économique, il est toutefois urgent de réduire les émissions de CO₂ pour lutter contre le réchauffement climatique, ce qui appelle des mesures en matière d'exploitation des aéronefs.

2. ANALYSE

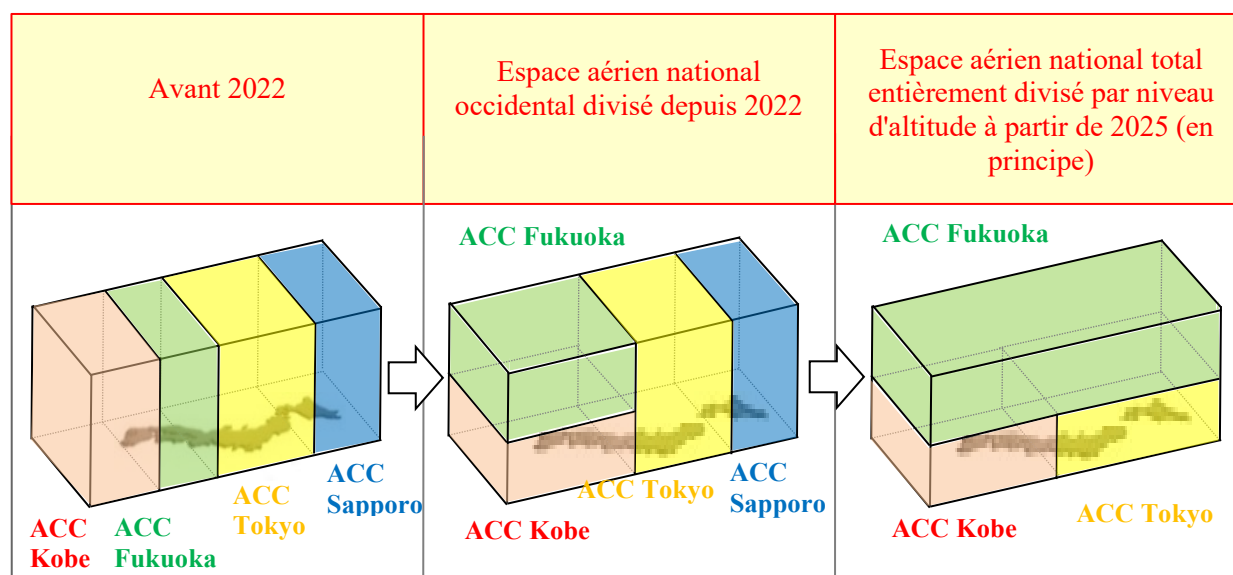
2.1 Difficultés liées à la division des secteurs en plans horizontaux

2.1.1 Jusqu'à présent, la Direction de l'aviation civile du Japon (JCAB) réagissait à l'augmentation du trafic en divisant des secteurs dans le plan horizontal de l'espace aérien. Cependant, la division sectorielle dans le seul sens horizontal pose les problèmes suivants :

- a) une augmentation du nombre de transferts entre les secteurs et un accroissement de la charge de travail des contrôleurs de la circulation aérienne et des pilotes pour les transferts de communication ;
- b) des difficultés pour optimiser totalement les vols sur l'ensemble de leur trajectoire.

2.2 Séparation verticale de l'espace aérien

2.2.1 Pour remédier aux problèmes susmentionnés, la JCAB est en train d'opter pour une séparation de l'espace aérien en deux niveaux, supérieur et inférieur. Auparavant divisé horizontalement et régi par quatre centres de contrôle aéronautique, l'espace aérien sera dorénavant séparé verticalement, et sa gestion répartie entre trois centres de contrôle régional (ACC) : un ACC pour la zone de haute altitude, deux pour la zone de basse altitude.



2.2.2 La séparation verticale de l'espace aérien occidental du Japon a été menée à bien en 2022, et la séparation verticale de l'ensemble de l'espace aérien traversé par les lignes aériennes devrait être achevée en 2025.

2.2.3 La séparation verticale de l'espace aérien présente les avantages suivants :

- a) à haute altitude, les communications d'urgence critique sont moins fréquentes et les communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) sont plus faciles à mettre en œuvre ;
- b) la planification des vols sans contrainte dans la zone de haute altitude n'est pas restreinte par l'organisation des lignes aériennes en place avec l'introduction des CPDLC.

2.3 Libre choix de route dans la zone de haute altitude

2.3.1 Dans l'espace aérien occidental du Japon, où la séparation verticale a été opérée, il est possible, dans certaines sections, d'emprunter un itinéraire direct sans avoir à se soucier des lignes aériennes existantes. Une fois achevée la séparation verticale de tout l'espace aérien, la JCAB prévoit d'étendre la zone dans laquelle les aéronefs auront cette possibilité.

2.3.2 Parallèlement à l'extension de cette zone, la JCAB prévoit d'instaurer un espace aérien en libre choix de route, qui permettra aux usagers de planifier librement leurs trajectoires de vol. La mise en place d'un tel espace aérien présentera divers avantages pour ses usagers, notamment des trajectoires plus courtes et davantage de souplesse pour éviter le mauvais temps.

2.3.3 Avec l'itinéraire direct tel qu'appliqué aujourd'hui dans l'espace aérien occidental du Japon, la réduction des distances de vol par rapport aux routes indiquées au plan de vol est négligeable. Elle se fera plus marquée à mesure que s'élargira l'espace aérien ouvert aux itinéraires directs ou au libre choix de route.

2.3.4 La JCAB a déjà établi avec les États-Unis un espace aérien en libre choix de route au large. Il envisage de se coordonner avec des États voisins pour nouer avec eux une entente semblable.

2.3.5 Ces distances de vol réduites devraient permettre de diminuer la consommation de carburant et la quantité à charger dans les réservoirs en fonction des plans de vol. La JCAB estime que cela limitera les émissions de CO₂ des aéronefs, contribuant ainsi à la durabilité du secteur de l'aviation.

2.3.6 L'espace aérien en libre choix de route qui résultera de la réorganisation en cours, conjugué à la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) de longue portée qui sera mise en place à l'avenir, aura pour effet non seulement d'améliorer l'efficacité des opérations porte à porte, mais aussi d'abaisser encore les émissions de CO₂, par le jeu des synergies.

3. CONCLUSIONS

3.1 La mise en place d'un espace aérien en libre choix de route permet aux entreprises de transport aérien d'opter pour leurs itinéraires privilégiés. Il en découle un renforcement de l'efficacité opérationnelle, qui se traduit par une réduction à la fois de la consommation de carburant et de la quantité chargée dans les réservoirs, créant un cercle vertueux où les entreprises de transport aérien peuvent réduire leurs émissions de CO₂.

3.2 Le secteur de l'aviation ne représente pas une part si importante dans le total des émissions de CO₂. Toutefois, il importe de contribuer à la protection de l'environnement, et les États doivent relever ce défi. Au Japon, nous avons un dicton qui exprime en substance l'idée que la poussière accumulée peut devenir une montagne. Nos ancêtres entendaient par là que même les actions les plus modestes, si elles se poursuivent dans le temps, finissent par donner des résultats impressionnants. L'image est parfaitement adaptée à la situation présente, puisqu'en améliorant l'efficacité de nos opérations mondiales, nous pouvons réduire sensiblement nos émissions de CO₂.

3.3 Compte tenu de ce qui précède, la Conférence est invitée à approuver les recommandations suivantes :

- a) prendre en compte du fait que l'amélioration de l'efficacité opérationnelle contribue non seulement à l'augmentation des vols mais aussi à la réduction de la consommation de carburant ;

- b) prendre en compte du fait que même de petites initiatives peuvent aboutir à de grandes réalisations lorsque tout le monde s'y emploie ;
- c) demander à l'OACI de concourir à l'élargissement des initiatives en faveur du libre choix de route dans l'espace aérien, en coordination avec les États et les régions voisins.

— FIN —