

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE**Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003****Point 4 : Mesures d'accroissement de la capacité****4.2 : Mesures régionales****HARMONISATION DE LA MÉTHODE D'ASSIGNATION DES NIVEAUX DE VOL
POUR LA TRANSITION ENTRE LES RÉGIONS D'INFORMATION DE VOL**

(Note présentée par les États-Unis)

SOMMAIRE

La présente note expose le point de vue des États-Unis sur la nécessité d'harmoniser les procédures d'assignation des niveaux de vol partout où le minimum de séparation verticale réduit (RVSM) est appliqué et recommande l'adoption mondiale du régime de niveaux de croisière spécifié à l'Annexe 2 — *Règles de l'air*, Appendice 3 — Tableaux des niveaux de croisière.

La suite à donner par la Conférence figure au § 3.

1. INTRODUCTION

1.1 Au cours des dix dernières années, les aéronefs ont été beaucoup plus nombreux à franchir les frontières internationales et les limites entre les régions. Pendant la même période, d'importantes initiatives de réduction des minimums de séparation horizontale, conjuguées à des améliorations de la navigation côté bord, ont diminué la marge d'erreur dans l'application des procédures du contrôle de la circulation aérienne.

1.2 En même temps, nombre d'États et de régions s'emploient à mettre en œuvre le minimum de séparation verticale réduit (RVSM) afin d'offrir un service plus efficace aux usagers de l'espace aérien. Un élément clé de cet effort est l'introduction d'un nouveau système d'assignation des niveaux de croisière permettant d'organiser les courants de trafic dans de bonnes conditions de sécurité. L'Annexe 2, Appendice 3, Tableaux des niveaux de croisière, procure un cadre uniforme à cette fin.

2. ANALYSE

2.1 Dans plusieurs régions du monde, des lettres ou des mémorandums d'entente particuliers «d'installation à installation» spécifient les niveaux de croisière à assigner aux aéronefs selon la direction qu'ils suivent. Les instructions à ce sujet tiennent compte des courants de trafic prédominants entre les régions et à l'intérieur des régions, ainsi que des caractéristiques propres aux procédures établies par chaque État en ce qui concerne les niveaux de croisière.

2.2 Les différences entre les procédures relatives aux niveaux de croisière des diverses installations de contrôle de la circulation aérienne sont souvent atténuées par la «stérilisation» d'altitudes dans une des régions d'information de vol ou dans les deux. Cette pratique limite la capacité et la flexibilité à mesure que nous avançons vers un environnement plus dynamique de communications, navigation, surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM).

2.3 Depuis l'introduction du RVSM, cette possibilité de masquer les différences est toutefois presque supprimée. Comme il n'y a plus que 300 m (1 000 ft) séparant les niveaux de croisière, il faut tout faire pour normaliser et simplifier les procédures. La complexité du travail des contrôleurs de la circulation aérienne et des équipages de conduite s'en trouvera réduite.

2.4 L'élément soulevant plus particulièrement l'attention est l'adoption des niveaux prescrits pour le vol en croisière entre 8 850 m (FL 290) et 13 100 m (FL 430) en environnement RVSM. Le tableau ci-après indique les différences précises entre les niveaux de vol correspondants exprimés en pieds et en mètres qui sont recommandés dans l'Appendice 3 de l'Annexe 2 :

FL	Mètres	Pieds	Différence entre le niveau exprimé en pieds et le niveau correspondant exprimé en mètres	Direction du vol
290	8 850	29 000	-10 mètres (-33 ft)	→
300	9 150	30 000	-6 mètres (-20 ft)	←
310	9 450	31 000	-1 mètre (-3 ft)	→
320	9 750	32 000	+4 mètres (+13 ft)	←
330	10 050	33 000	+8 mètres (+26 ft)	→
340	10 350	34 000	+13 mètres (+43 ft)	←
350	10 650	35 000	+18 mètres (+59 ft)	→
360	10 950	36 000	+23 mètres (+75 ft)	←
370	11 300	37 000	-22 mètres (-72 ft)	→
380	11 600	38 000	-18 mètres (-59 ft)	←
390	11 900	39 000	-13 mètres (-43 ft)	→
400	12 200	40 000	-8 mètres (-26 ft)	←
410	12 500	41 000	-3 mètres (-10 ft)	→
430	13 100	43 000	6 mètres (+20 ft)	←

2.5 Comme le tableau de l'Annexe 2 le montre, la plus grande différence entre les niveaux de croisière exprimés en mètres et les niveaux correspondants indiqués en pieds est de seulement 23 m (75 ft). Or, à certaines limites régionales où cette conversion est actuellement effectuée conformément à des procédures nationales particulières concernant une séparation verticale classique (500 mètres ou 2 000 ft), la différence entre les niveaux de croisière peut atteindre 287 mètres (941 ft), et elle est en moyenne de plus de 165 mètres (541 ft).

2.6 La phase de croisière de la grande majorité des vols internationaux d'avion à turboréacteurs se déroule à une altitude comprise entre le FL 290 et le FL 430.

2.7 Tous les aéronefs peuvent facilement donner suite à l'adoption des niveaux de croisière indiqués dans l'Annexe 2, Appendice 3, que ces niveaux soient exprimés en mètres ou en pieds. Cela ne nécessite pas de nouvelle avionique ni de nouveau système sol ATM. Dans certains cas, l'élaboration d'algorithmes de détection et de résolution de conflit sera simplifiée parce que l'on pourra éviter d'appliquer des règles spéciales pour prendre en compte les conversions de niveau de croisière.

2.8 L'adoption d'une procédure commune d'assignation des niveaux de croisière renforcera la sécurité tout en permettant une réduction de la charge de travail et de la complexité pour les contrôleurs et les équipages de conduite lors des transitions à un environnement RVSM.

3. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

3.1 La Conférence est invitée à convenir de la recommandation ci-après :

**Recommandation 4/xx — Harmonisation de la méthode d'assignation des
niveaux de vol pour la transition entre les régions
d'information de vol**

Il est recommandé que l'OACI :

- a) encourage les États à utiliser les procédures d'assignation de niveau de croisière en question à l'Annexe 2 — *Règles de l'air*, Appendice 3, pour toutes les opérations RVSM;
- b) prenne des mesures pour assurer la planification régionale de cet important travail de mise en œuvre partout où le RVSM est envisagé.