

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

Point 4 : Mesures d'accroissement de la capacité

4.2 : Mesures régionales

ACCROISSEMENT DE LA CAPACITÉ DE L'ESPACE AÉRIEN DANS LA RÉGION ASIE ET PACIFIQUE

(Note présentée par Singapour)

SOMMAIRE

Sous l'égide de l'OACI, la Région Asie et Pacifique a mis en œuvre avec succès des mesures importantes d'accroissement de la capacité de l'espace aérien au cours des deux dernières années. Singapour propose que l'OACI et la Région maintiennent cette dynamique et commencent à préparer de nouveaux accroissements de la capacité de l'espace aérien, en particulier par les opérations RNP 4, pour faire face à la croissance future du trafic aérien.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 Pour faire face à l'impératif d'une plus grande capacité de l'espace aérien, la Région Asie et Pacifique a mis en œuvre, ces deux dernières années, des mesures importantes d'accroissement de la capacité de l'espace aérien, sous l'égide de l'OACI. Il s'agit notamment de la mise en œuvre de la structure de routes ATS révisée de la mer de Chine méridionale en novembre 2001, des vols à minimum de séparation verticale réduit (RVSM) dans la zone de la mer de Chine méridionale en février et en octobre 2002 ainsi que de la structure de routes révisée Europe/Moyen-Orient-Asie au sud de l'Himalaya (EMARRSH) en novembre 2002. En novembre 2003, le RVSM sera mis en application dans la zone de la baie du Bengale.

1.2 S'ajoutant à l'introduction des applications de la qualité de navigation requises (RNP) 10, ces initiatives ont été bénéfiques tant pour les prestataires des services de la circulation aérienne (ATS) (charge de travail réduite et gestion plus efficace du trafic) que pour les usagers (moins de retards au sol et plus de niveaux de vol optimaux). Le prochain défi consiste à réduire encore les retards, à accroître la sécurité des vols et à diminuer les frais d'exploitation des compagnies aériennes.

2. NOUVEAUX ACCROISSEMENTS DE LA CAPACITÉ DE L'ESPACE AÉRIEN

2.1 La structure de routes révisée de la mer de Chine méridionale a été conçue pour répondre aux besoins des opérations RNP 12,6, c'est-à-dire 60 NM de séparation latérale et 80 NM de séparation longitudinale. La structure de routes EMARSSH au-dessus de la baie du Bengale a été conçue en fonction des opérations RNP 10, c'est-à-dire 50 NM de séparation latérale et de séparation longitudinale. La restructuration de ces routes constitue un progrès important par rapport à l'ancien dispositif, dans lequel les routes étaient séparées de 100 NM latéralement. Mais les efforts ne devraient pas s'arrêter là, car on peut faire davantage pour accroître encore la capacité de l'espace aérien et réduire les retards des vols dans la Région Asie et Pacifique.

2.2 Selon les prévisions de l'OACI, dans les prochaines années, la croissance du trafic dans la Région Asie et Pacifique devrait être supérieure à celle des autres régions de l'OACI. Il serait donc prudent pour la région d'anticiper en commençant à préparer de nouveaux accroissements de la capacité de l'espace aérien, en particulier par les opérations RNP 4, qui correspondent à 30 NM de séparation latérale et de séparation longitudinale. De la RNP 12,6 à la RNP 4, la séparation latérale est réduite de moitié et la séparation longitudinale de plus que de moitié. Cela signifie que la capacité de l'espace aérien serait pratiquement quadruplée. Les opérations RNP 4 ne feraient pas que maximiser l'utilisation de l'espace aérien et réduire les retards au sol, mais elles permettraient en outre de mieux prendre en compte les profils de vol optimaux. Les économies qu'en retireraient les compagnies aériennes en termes de frais d'exploitation pourraient être considérables et seraient les bienvenues dans un environnement économique de plus en plus difficile. C'est en considération de ces avantages que les opérations RNP 4 ont déjà été adoptées dans des parties de l'espace aérien européen et australien.

2.3 Pour que l'on puisse mettre en place les systèmes et procédures nécessaires à temps pour appuyer le futur dispositif aéronautique Asie et Pacifique, il faut commencer à préparer les opérations RNP 4 dès maintenant. Ces dernières années, la Région Asie et Pacifique a fait preuve de beaucoup d'esprit de coopération et de détermination pour instaurer les structures de routes révisées au-dessus de la mer de Chine méridionale et de la baie du Bengale, de même que pour mettre en œuvre le RVSM au-dessus de la mer de Chine méridionale. Étant donné les avantages considérables que les États et les usagers de l'espace aérien de la Région Asie et Pacifique retireraient d'accroissements de la capacité tels que ceux que permettraient les opérations RNP 4, on peut espérer que les États intéressés continueront de collaborer étroitement entre eux ainsi qu'avec l'OACI et d'autres organisations internationales pour les mener à bien.

3. SUITE PROPOSÉE

3.1 La Conférence est invitée à noter que Singapour propose que la Région Asie et Pacifique commence à préparer de nouveaux accroissements de la capacité de l'espace aérien, en particulier par la mise en œuvre des opérations RNP 4, pour faire face à la croissance future du trafic aérien dans la région.