



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 24 : Initiatives prioritaires en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

OPTIMISATION DE L'ESPACE AÉRIEN TRANSRÉGIONAL SITUÉ AU-DESSUS DE LA HAUTE MER AFIN D'AMÉLIORER LA SÉCURITÉ, LA CAPACITÉ ET L'EFFICACITÉ

(Note présentée par Oman et les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note souligne la nécessité d'une stratégie mondiale et globale pour l'optimisation de l'espace aérien transrégional situé au-dessus de la haute mer afin d'améliorer la sécurité, la capacité et l'efficacité. Compte tenu de la demande de trafic aérien croissante, des incohérences dans les normes de séparation et des contraintes opérationnelles associées aux limites des régions d'information de vol (FIR), il est urgent d'harmoniser les structures de l'espace aérien, de renforcer la coordination et de mettre en œuvre des solutions modernes de gestion du trafic aérien (ATM). La présente note s'appuie sur les conclusions des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) de l'OACI, sur les efforts de développement nationaux et sur les débats interrégionaux, proposant ainsi un plan d'action mondial pour résoudre les principales difficultés et améliorer l'efficacité opérationnelle dans l'espace aérien océanique et transrégional.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) constater l'urgence d'optimiser l'espace aérien transrégional situé au-dessus de la haute mer afin d'améliorer la sécurité, l'efficacité et la capacité ;
- b) demander aux PIRG de l'OACI, avec l'aide des bureaux régionaux de l'OACI, d'initier et de coordonner des initiatives transrégionales venant appuyer l'harmonisation de la gestion du trafic aérien ;
- c) encourager les États et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) à collaborer au niveau transrégional et à échanger activement des données entre les FIR afin d'harmoniser les structures de l'espace aérien et les normes de séparation, de mieux apprécier les situations, de permettre une prise de décision fondée sur des données et de favoriser une gestion efficace des flux de trafic aérien (ATFM) ainsi que l'optimisation de la circulation transrégionale ;
- d) appuyer la création d'équipes spéciales conjointes transrégionales soutenues par le Secrétariat pour donner un coup d'accélérateur aux projets d'amélioration de l'espace aérien tenant compte de concepts modernes de l'espace aérien tels que l'espace aérien avec libre choix de routes (FRA) et les opérations en routage direct (DRO), et mettre en œuvre le projet 30/10 afin d'améliorer la sécurité, l'efficacité et la durabilité de l'espace aérien.

Objectifs stratégiques :	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Chaque vol est sûr et sécurisé, et L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous.</i>
---------------------------------	---

<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note devraient être prises en charge par les différents États et l'OACI.
<i>Références :</i>	Annexe 11 — <i>Services de la circulation aérienne</i> Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)</i> Doc 10209, <i>Rapport de la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14)</i> (couverture bleue), et supplément n° 1 Doc 7030, <i>Procédures complémentaires régionales</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> , septième édition Doc 9854, <i>Concept opérationnel d'ATM mondiale</i> Résolution A41-10 de l'Assemblée, appendices G et H

1. INTRODUCTION

1.1 L'espace aérien situé au-dessus de la haute mer et à l'interface entre les régions d'information de vol (FIR) d'une même zone est un couloir de transit critique pour les vols internationaux, nécessitant des minimums de séparation harmonisés, des structures de routage efficaces et une gestion homogène des flux de trafic aérien (ATFM).

1.2 Bien que certains efforts d'optimisation aient été menés au niveau régional, de nombreux volumes d'espace aérien restent entravés par des limites de capacité, des routes inefficaces et des procédures de gestion du trafic aérien présentant des incohérences d'une FIR à l'autre. Ces difficultés ont une incidence sur l'efficacité opérationnelle, augmentent la consommation de carburant et affectent la durabilité environnementale.

1.3 La présente note fait état d'une proposition de stratégie intégrée pour moderniser l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer par l'harmonisation des minimums de séparation et par l'amélioration de la coordination entre fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), ainsi qu'au moyen d'initiatives transrégionales. Conformément à la note de travail AN-Conf/14-WP/40 (présentée par les Émirats arabes unis) et à la note de travail AN-Conf/14-WP/82 (présentée par Oman), et en complément aux notes de travail AN-Conf/14-WP/10 et AN-Conf/14-WP/9, la proposition vient appuyer l'idée de créer un cadre relatif aux exigences minimales de niveaux de service. S'inspirant des objectifs du projet 30/10, elle préconise une application uniforme des minimums de séparation et la mise en œuvre de solutions de gestion du trafic aérien (ATM) modernes, tels que la gestion des flux de trafic aérien, l'espace aérien avec libre choix de routes (FRA) et l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA), conjuguées à une amélioration de la coopération civilo-militaire.

2. ANALYSE

2.1 La complexité croissante des opérations aériennes menées dans l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer et d'une FIR régionale à l'autre témoigne des difficultés associées à la gestion de l'espace aérien transrégional (structures de l'espace aérien, procédures opérationnelles et coordination). Les écarts dans les minimums de séparation, l'incohérence dans les pratiques de gestion de trafic aérien et la fragmentation des processus décisionnels donnent lieu à des inefficacités et à une augmentation de la charge de travail des contrôleurs.

2.2 La capacité, tenant compte de considérations environnementales conjuguées à une demande de trafic aérien croissante, dans les structures actuelles de l'espace aérien, se heurte à des contraintes qui limitent la flexibilité et l'efficacité des opérations. L'inefficacité conceptuelle des routes et

les incohérences procédurales contribuent à augmenter la consommation de carburant et les émissions. Il est essentiel de réduire ces contraintes pour assurer une gestion durable de l'espace aérien et, ainsi, contribuer à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de l'OACI, à savoir réduire à zéro les émissions nettes de carbone d'ici 2050.

2.3 L'harmonisation des structures de l'espace aérien et des procédures est essentielle pour améliorer l'efficacité opérationnelle. Les FIR devraient harmoniser les normes de séparation et optimiser les structures de routes afin de faciliter une gestion fluide des grands flux de trafic. Une mise en application élargie du concept d'espace aérien avec libre choix de routes offrira une plus grande latitude aux usagers de l'espace aérien tout en garantissant une optimisation de la capacité et une amélioration de la sécurité.

2.4 Si l'on accroît les capacités et la coordination en matière de gestion du trafic aérien dans le but de renforcer la gestion des flux de trafic aérien et la prise de décision en collaboration (CDM), on améliorera la prévisibilité du trafic, équilibrera la demande et la capacité, et réduira les retards opérationnels. L'amélioration de la numérisation et de la communication de données d'une région à l'autre aidera à mieux apprécier les situations et favorisera la coordination transrégionale, rendant ainsi le système de navigation aérienne plus résilient et plus efficace, et optimisant l'utilisation de capacités modernes de communication, de navigation et de surveillance (CNS) entre États transfrontaliers dans l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer.

3. CONCLUSION

3.1 La politique environnementale de l'OACI, soutenue par les États membres, se fonde sur la démarche bien connue du panier de mesures. L'optimisation des opérations est considérée comme un pilier fondamental de ces mesures. L'avantage maximal de ces opérations concerne les grands flux de trafic traversant les espaces aériens nationaux, régionaux et interrégionaux. L'amélioration de ces opérations ne nécessite pas de percée technologique majeure, ni d'investissements importants, mais une coordination et un leadership forts de la part des États et de l'OACI.

3.2 La modernisation de l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer et de l'espace aérien transrégional n'est plus une simple question de choix. Il s'agit d'une nécessité stratégique pour faire face à la croissance future du trafic, améliorer la résilience opérationnelle et soutenir les objectifs environnementaux de l'OACI. Des procédures fragmentées, des normes de séparation incohérentes et d'anciens modèles de coordination continuent de nuire à l'efficacité et à la durabilité de ces corridors critiques pour le monde.

3.3 En harmonisant les minimums de séparation, en appliquant plus largement le concept d'espace aérien avec libre choix de routes et en améliorant la coordination transfrontalière à l'aide de la gestion des flux de trafic aérien et de l'échange de données numériques, les États et les fournisseurs de services de navigation aérienne peuvent réaliser des gains considérables sur les plans de la sécurité, de la capacité et de la performance environnementale. L'Assemblée est invitée à appuyer la création d'un cadre piloté par l'OACI, par l'intermédiaire des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), afin de parvenir à une mise en œuvre harmonisée et de faciliter la mise en place au niveau régional d'une collaboration rassembleuse, au-delà des clivages opérationnels actuels.