



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

MISE EN ŒUVRE DES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES RÉVISÉES DE L'ANNEXE 14, VOLUME I, SUR LES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES

(Note présentée par la République de Singapour)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des progrès accomplis dans la révision des normes et pratiques recommandées (SARP) sur les surfaces de limitation d'obstacles (OLS) figurant dans l'Annexe 14 – *Aérodromes*, volume I, *Conception et exploitation technique des aérodromes* de l'OACI, et des initiatives prises par l'Organisation pour aider les États à les mettre en œuvre.

Les SARP révisées sur les OLS ont été adoptées par le Conseil de l'OACI le 28 mars 2025, à la suite d'un examen commencé il y a dix ans, en 2015. Elles sont entrées en vigueur le 4 août 2025 et seront applicables à tous les États à partir du 21 novembre 2030.

L'équipe spéciale de l'OACI sur les OLS est composée d'experts en la matière provenant de différents États et organisations internationales, le rapporteur étant quant à lui originaire de Singapour. Le Secrétariat de l'OACI et l'équipe spéciale mettent en place des initiatives de soutien à la mise en œuvre pour aider les États à appliquer les SARP révisées sur les OLS.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des initiatives de l'OACI visant à aider les États à mettre en œuvre les SARP révisées de l'Annexe 14, volume I, relatives aux OLS d'ici à la date d'application, à savoir le 21 novembre 2030 ;
- b) prier instamment les États de tirer le plein parti des initiatives de soutien à la mise en œuvre proposées par l'OACI et d'appliquer les SARP révisées sur les OLS dans les meilleurs délais ;
- c) encourager les États à inventorier les types de soutien supplémentaire dont ils pourraient avoir besoin pour mettre en œuvre les SARP révisées sur les OLS et à en informer l'OACI ;
- d) demander instamment au Secrétariat de l'OACI d'envisager d'apporter un soutien supplémentaire à la mise en œuvre si les États en ont besoin, et de fournir des mises à jour régulières sur l'état d'avancement de la mise en œuvre par les États lors des événements de catégories 1 et 2 de l'Organisation.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'objectif stratégique <i>Chaque vol est sûr et sécurisé.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.

<i>Références :</i>	Annexe 14 – <i>Aérodromes</i> , volume I, <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i> Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Aérodromes</i> Doc 9137, <i>Manuel des services d'aéroport</i> , Partie 6 — <i>Réglementation des obstacles</i>
---------------------	---

1. CONTEXTE

1.1 À sa 38^e session, tenue en 2013, l'Assemblée de l'OACI a demandé un examen approfondi des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 14 — *Aérodromes* portant sur les surfaces de limitation d'obstacles (OLS). En 2015, une équipe spéciale de l'OACI sur les OLS (OLSTF) a ainsi été créée pour examiner l'efficacité des SARP en vigueur à ce sujet, étant donné que les spécifications ont été établies dans les années 1950 et que les États font aujourd'hui face à une pression croissante pour intensifier l'aménagement des terrains autour de leurs aérodromes. L'équipe spéciale est composée d'experts en la matière provenant d'États membres de l'OACI et d'organisations internationales¹.

2. RÉVISION PAR L'OACI DES SARP DE L'ANNEXE 14 À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

2.1 L'examen mené par l'OLSTF de l'OACI a pour objet de s'assurer que les SARP sur les OLS énoncées dans l'Annexe 14, volume I – *Conception et exploitation technique des aérodromes*, assurent la protection de l'espace aérien autour d'un aérodrome contre les obstacles qui pourraient nuire à la sécurité de l'aviation. À cette fin, l'équipe spéciale a pris en compte les progrès technologiques qu'ont connus le matériel de navigation et l'avionique de bord ainsi que la mise en place de nouvelles procédures de vol aux instruments.

2.2 En outre, l'OLSTF a considéré que le concept d'universalité sur lequel s'appuient les spécifications en vigueur en matière d'OLS ne permet plus de prendre en charge les différents types d'aéronefs et d'activités aériennes aux aérodromes, et qu'il n'est peut-être pas judicieux d'exiger leur application uniforme dans tous les aérodromes. Afin de protéger plus efficacement les surfaces autour des aérodromes et de permettre que l'espace aérien qui ne sert pas à l'exploitation des aéronefs puisse être utilisé à d'autres fins que l'aviation, notamment l'aménagement des terrains, l'examen avait aussi pour objet de donner aux États la possibilité de décider des surfaces à adopter en fonction du type d'exploitation assuré à chaque aérodrome.

2.3 À la suite d'études approfondies menées sur plus de dix ans, l'OLSTF est convenue d'un ensemble de SARP révisées de l'Annexe 14, volume I, relatives aux OLS (« SARP révisées sur les OLS ») en vertu desquelles l'espace aérien nécessaire pour protéger l'exploitation des aéronefs a été réduit sans pour autant nuire à la sécurité de l'aviation et de la navigation aérienne (voir l'appendice de la présente note pour une illustration de l'espace aérien requis pour protéger l'exploitation des aéronefs, comparant les surfaces requises actuellement et les surfaces révisées). Les études menées ont consisté à analyser les données relatives aux trajectoires de vol afin de déterminer les surfaces de confinement à respecter pour protéger les aéronefs en phase d'approche. Les surfaces ont été classées en deux catégories, à savoir les surfaces dégagées d'obstacles (OFS) et les surfaces d'évaluation d'obstacles (OES), qui garantissent à elles

¹ Les États membres de l'OLSTF sont l'Allemagne, l'Australie, l'Autriche, le Brésil, le Canada, l'Espagne, les États-Unis, la France, l'Italie, le Japon, la République de Corée, la République populaire de Chine et le Royaume-Uni ; les organisations internationales membres sont l'ACI, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, l'Association du transport aérien international (IATA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA).

deux que tous les objets susceptibles de nuire à la sécurité de l'aviation sont pris en considération. Les OFS sont des surfaces situées à proximité de la piste qui sont essentielles pour l'aéronef dans la phase finale de l'approche avant l'atterrissage. Les OES, quant à elles, sont des surfaces destinées à protéger les procédures de vol et les activités menées sur la piste. Pour veiller à ce que les SARP sur les OLS soient examinées de manière globale, l'OLSTF a aussi travaillé avec le Groupe d'experts des opérations aériennes et le Groupe d'experts des procédures de vol aux instruments de l'OACI et a pris en compte les observations communiquées par des organisations internationales telles que le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), le Conseil international des aéroports (ACI), l'Association du transport aérien international (IATA) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA). Les États ont été consultés par la voie de la lettre AN 4/1.1.58-23/33 datée du 30 mai 2023.

2.4 Les SARP révisées sur les OLS, qui ont été adoptées par le Conseil de l'OACI le 28 mars 2025, sont entrées en vigueur le 4 août 2025 et deviendront applicables à tous les États le 21 novembre 2030.

3. MISE EN ŒUVRE PAR SINGAPOUR DES SARP RÉVISÉES SUR LES OLS

3.1 Singapour a commencé à appliquer les SARP révisées sur les OLS. Le processus global de mise en œuvre comporte cinq phases, et d'importantes ressources sont nécessaires pour assurer la coordination interinstitutions et l'action intersectorielle. Les phases de mise en œuvre de Singapour, qui ont eu lieu simultanément, sont les suivantes :

Planification	1) Déterminer le type d'exploitation assuré à chaque aéroport en fonction des besoins opérationnels actuels et futurs ; 2) Déterminer les surfaces révisées nécessaires pour protéger les activités actuelles et futures, y compris les éventuelles extensions de l'aéroport ; 3) Recenser les parties prenantes concernées et élaborer un plan de mobilisation.
Application	1) Adapter les surfaces aux spécifications nationales, notamment pour tenir compte des restrictions de l'espace aérien, notamment en cas d'opérations militaires, des conditions d'exploitation locales et des obstacles présents dans le périmètre et autour des aéroports.
Élaboration d'un gabarit	1) Élaborer un gabarit comportant les différentes hauteurs pour tous les aéroports concernés, qui comprend les surfaces applicables à chaque aéroport compte tenu des SARP révisées sur les OLS et des spécifications nationales applicables ; 2) Dans les zones où des surfaces se chevauchent, déterminer la surface la plus restrictive.
Communication	1) Faire connaître les changements attendus découlant des SARP révisées sur les OLS aux différentes parties prenantes, y compris les exploitants d'aéroports et les services de planification de l'utilisation des terrains et des infrastructures ; 2) Transmettre le plan de mise en œuvre et les principales étapes aux parties prenantes ; 3) Répondre aux questions et aux observations communiquées par les parties prenantes.
Modifications des dispositions réglementaires	1) Répertoire les règlements nationaux concernés ; 2) Établir la version modifiée des règlements nationaux ; 3) Consulter les parties prenantes ; 4) Publier la version modifiée des règlements nationaux.

4. SOUTIEN À LA MISE EN ŒUVRE APPORTÉ PAR L'OACI AUX ÉTATS

4.1 Les amendements apportés aux SARP révisées de l'Annexe 14, volume I, relatives aux OLS se traduisent nécessairement par un changement de paradigme dans la manière dont les États comprennent et appliquent les OLS, et ils peuvent donc avoir besoin de l'aide de l'OACI pour appliquer ces nouvelles spécifications.

4.2 Le Secrétariat de l'OACI a travaillé avec l'OLSTF par l'intermédiaire de son rapporteur afin de déterminer les besoins et de mettre au point des formations, des aides et des programmes destinés à aider les États dans la transition. Un cours de l'OACI portant sur les OLS révisées, un site web consacré à leur mise en œuvre et d'autres initiatives facilitant la mise en place des surfaces OLS révisées aux aérodromes ont ainsi été élaborés. L'OACI s'apprête à lancer le cours de formation sur les OLS² et travaillera avec les différents bureaux régionaux pour organiser des webinaires et des ateliers dans les mois à venir.

4.3 Les États sont aussi invités à faire part de leurs plans de mise en œuvre et des difficultés rencontrées dans l'application des SARP révisées sur les OLS. Ces informations peuvent ensuite être consultées par d'autres États, qui peuvent s'en inspirer, par l'intermédiaire d'une plateforme de l'OACI. Grâce à ces échanges, l'OACI sera en mesure de calibrer ses efforts de transition pour soutenir la mise en œuvre des SARP révisées sur les OLS d'une manière plus ciblée.

4.4 En raison des efforts et des ressources que les États doivent mobiliser pour mettre en œuvre les SARP révisées sur les OLS, l'OACI a jugé opportun d'allonger la période de transition de cinq ans. Les États pourraient avoir besoin d'aide pour assurer la transition et appliquer ces SARP avant la date d'application du 21 novembre 2030. À cet égard, il est recommandé que les États inventorient les types de soutien supplémentaire dont ils auraient besoin au cours de la mise en œuvre et en informent l'OACI. Pour appuyer l'application en temps voulu des SARP révisées sur les OLS par les États, le Secrétariat de l'OACI est aussi prié de leur venir en aide en mettant en place d'autres initiatives de soutien à la mise en œuvre selon les besoins et en fournissant des mises à jour régulières, lors des événements de catégories 1 et 2 de l'Organisation, notamment la prochaine session de l'Assemblée (A43) prévue pour 2028, sur l'état d'avancement de la mise en œuvre par les États et toute nouvelle initiative de soutien proposée par l'OACI.

— — — — —

² La première édition du cours de formation sur les OLS est prévue pour décembre 2025. Un atelier sur le même sujet a été organisé par l'APRO de l'OACI du 2 au 5 septembre 2025. Des ateliers similaires sont prévus pour les autres bureaux régionaux.

APPENDIX

ILLUSTRATION OF DIFFERENCES IN AIRSPACE REQUIRED TO SAFEGUARD AIRCRAFT OPERATIONS BETWEEN EXISTING AND REVISED SURFACES

Chart 1: Along the runway

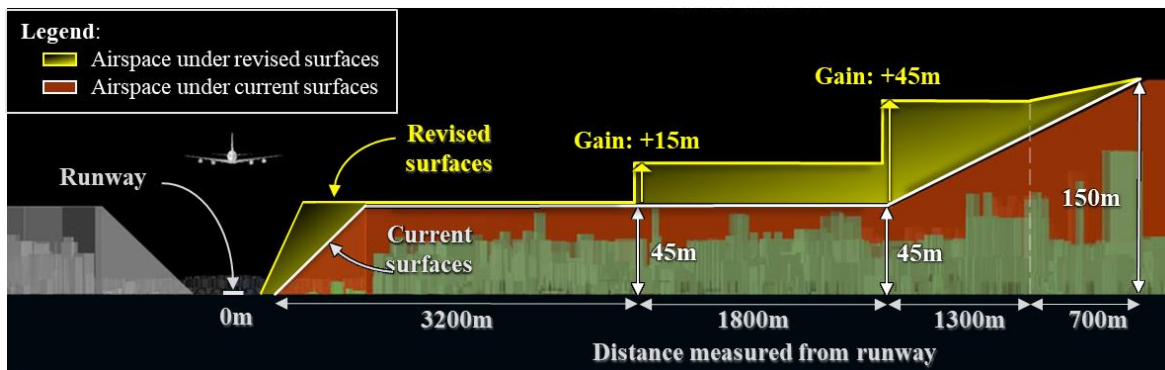
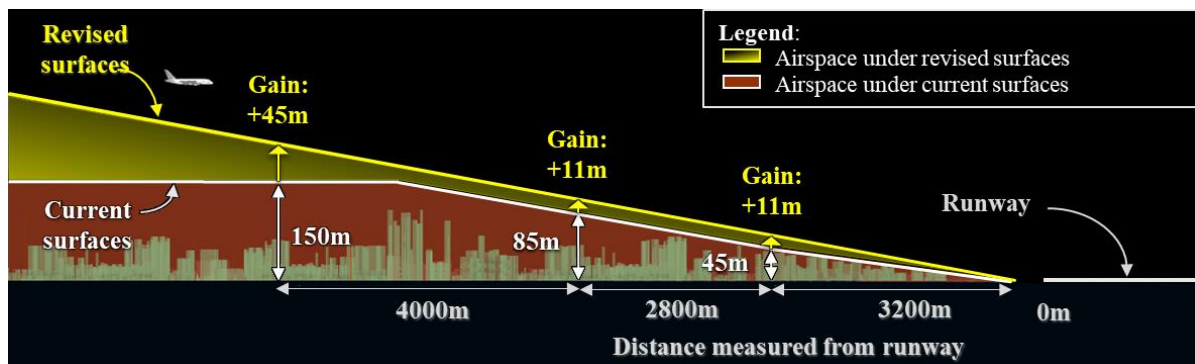


Chart 2: At the ends of the runway³



— FIN —