



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

ESPACE AÉRIEN SUPÉRIEUR

[Note présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Cette note présente l'avis du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) sur les prochaines étapes des travaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) concernant l'utilisation de l'espace aérien supérieur. Comme le soulignait notre note présentée lors de la 13^e Conférence de navigation aérienne, l'espace aérien supérieur présente de nouveaux usages et la réglementation concernant son utilisation est actuellement limitée, voire inexistante. La mise en place d'un niveau d'altitude mondial est un élément clé pour faire progresser cette utilisation.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- demander à l'OACI de définir des frontières communes de l'espace aérien supérieur dans le monde entier ;
- demander à l'OACI de mettre en place des procédures opérationnelles pour une stratégie mondiale de gestion de l'espace aérien supérieur, dans une optique de mise en œuvre internationale qui serviraient d'interface à toutes les opérations d'aéronefs, y compris les opérations spatiales commerciales.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques de sécurité, de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne, et de développement du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 et/ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 10115, <i>Rapport de la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13)</i> , Rectificatifs n ^{os} 1 et 2 et Supplément n ^o 1. Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 6 octobre 2016)</i>

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ICCAIA.

1. INTRODUCTION

1.1 Le secteur de l'aviation actuel est très différent de ce qu'il était il y a encore quelques années seulement. De nouvelles technologies innovantes vont révolutionner le secteur et offrir de nouvelles possibilités qui n'étaient jusqu'à présent que des concepts. L'un des domaines qui pose le plus de difficultés est ce que l'on appelle l'espace aérien supérieur.

1.2 Même si la densité actuelle des opérations dans cette partie de l'espace aérien est relativement faible, leur nombre devrait augmenter. L'ICCAIA estime que le moment est venu pour l'OACI de collaborer avec les États membres pour poursuivre et accélérer les travaux relatifs à cette espace aérien.

1.3 Bien que les acteurs du secteur et les organismes de réglementation du monde entier n'en soient encore qu'aux premières étapes des travaux visant à opérationnaliser les activités dans cet espace aérien, il conviendrait que l'OACI amorce, en partenariat avec le secteur et les États membres, la mise en place d'un cadre pour l'utilisation de cet espace aérien à l'échelle mondiale. L'OACI devrait, dans un premier temps, engager des travaux visant à définir les frontières de l'espace aérien supérieur dans le monde entier.

2. ANALYSE

2.1 Les autorités de l'aviation civile (CAA) et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) observent une augmentation des demandes d'accès commercial à des altitudes supérieures de l'espace aérien civil pour des technologies aérospatiales émergentes. La définition de l'espace aérien variant en fonction des pays et les usagers civils souhaitant pouvoir utiliser cet espace dans le futur, la proposition figurant dans la présente note profiterait à l'aviation civile et il sera essentiel de mettre en place une norme internationale harmonisée pour cet espace aérien.

2.2 L'OACI a tout intérêt à jouer un rôle moteur dans l'élaboration de la classification mondiale de l'espace aérien, des réglementations relatives à son exploitation et des mécanismes de gestion de l'espace (trafic) aérien pour l'utilisation commerciale de l'espace aérien supérieur.

2.2.1 Les opérations commerciales de l'espace aérien supérieur devraient connaître une croissance exponentielle ces vingt prochaines années. Voici quelques exemples d'utilisations émergentes : aéronefs solaires HALE (haute altitude longue endurance) évoluant dans des volumes cylindriques de l'espace aérien supérieur (selon l'heure de la journée), autres vols d'aéronefs HALE, ballons HALE non habités, aéronefs commerciaux suborbitaux, vols commerciaux dans l'espace aérien non réservé, augmentation des autres vols aérospatiaux organisés par les États dans l'espace aérien supérieur (opérations militaires, etc.).

2.2.2 La communauté aérospatiale continue de penser que l'espace aérien supérieur devrait être utilisé par les États à des fins de navigation sélective et qu'il est donc inutile de mettre en place une réglementation reconnue par l'OACI en matière d'exploitation, de structure ou de gestion du trafic.

2.2.3 Certains pays sont en train de mettre en place des initiatives de gestion de l'espace et du trafic qui nécessitent une ouverture plus importante de l'espace aérien supérieur aux opérations de lancement et de retour d'engins spatiaux commerciaux, ainsi qu'aux vols suborbitaux (en particulier en ce qui concerne des volumes d'espace aériens fixes réservés aux aéronefs HALE dans l'espace aérien supérieur).

3. CONCLUSION

3.1 Le secteur de l'aviation actuel est très différent de ce qu'il était il y a encore quelques années seulement. L'espace aérien supérieur est un des domaines les plus innovants à cet égard. Il est opportun que l'OACI envisage de jouer un rôle moteur dans l'élaboration d'une stratégie unifiée de classification, d'utilisation et de gestion de l'espace (trafic) aérien supérieur, grâce à l'établissement d'altitudes communes de l'espace aérien supérieur au niveau mondial et de procédures opérationnelles qui serviraient d'interface à toutes les opérations aériennes, y compris aux opérations spatiales commerciales.

— FIN —