



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 26 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

MOBILITÉ URBAINE AÉRIENNE

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le concept de mobilité urbaine aérienne a gagné en importance depuis la dernière Assemblée. Dans le monde entier, des mégavilles font appel à la mobilité urbaine aérienne comme un nouveau mode de transport aérien afin de faire face à la congestion routière croissante. Étant donné la nouveauté du concept, les systèmes de réglementation aéronautique du monde ne comportent pas de règlements établis du fait de la non-disponibilité de normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI pour de tels modes de transport aérien et d'approche différente de la certification entre différents États de conception.

Ce type d'exploitation finira par s'étendre au transport aérien commercial international puisqu'il permettra les vols entre villes limitrophes de deux États voisins.

Les Émirats arabes unis sont en train d'élaborer un cadre de réglementation viable pour assurer une supervision de type de vol en toute sécurité dans le contexte futur de la mobilité urbaine aérienne. Les éléments les plus importants à examiner seraient les vols non habités et les défis environnementaux découlant du niveau de bruit produit, en particulier du fait que les opérations de vol ont lieu à proximité du public et des zones urbaines.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à demander à l'OACI à recourir à ses processus établis afin d'évaluer ce nouveau mode de transport aérien en vue de déterminer la portée et la priorité des travaux qu'elle devra mener sur ce sujet (y compris des SARP et des éléments indicatifs) ;
- à demander à l'OACI d'élaborer de nouveaux processus selon les besoins pour suivre l'évolution de ce nouveau domaine ;
- à charger l'OACI d'examiner la question de la possibilité de vols non habités (télépilotes) tout en élaborant des SARP et des orientations sur la mobilité urbaine aérienne.

| | |
|---------------------------------|--|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité, Capacité et efficacité de la navigation aérienne, et Développement économique du transport aérien |
| <i>Incidences financières :</i> | Sans objet. |
| <i>Références :</i> | Néant. |

1. INTRODUCTION

1.1 Le concept d'opérations de mobilité urbaine aérienne a attiré l'attention des mégavilles qui cherchent une solution à la congestion routière toujours croissante. Les constructeurs d'équipement d'origine (OEM) de véhicules aériens non habités et les entreprises en démarrage sont tout disposés à investir dans ce nouveau segment de marché en pleine évolution de l'industrie aéronautique.

2. ANALYSE

2.1 Du fait de la nouveauté du concept, l'approche de certification et les règles d'exploitation constituent des défis de taille que les experts en la matière doivent surmonter.

2.2 Les défis sont nombreux :

2.2.1 Les Autorités nationales de l'aviation (NAA) doivent définir la base de certification et les règles d'exploitation appropriées pour ce type d'aéronef à vocation commerciale, qui peuvent entrer dans diverses combinaisons de catégories de certification bien définies comme l'aviation générale et les petits hélicoptères.

2.2.2 À l'heure actuelle, il y a un manque d'orientations au niveau de l'OACI afin d'aider les États membres à établir un cadre de réglementation pour réguler et superviser les activités liées à la mobilité urbaine aérienne. Bien qu'aujourd'hui la plupart des OEM soient subordonnés aux normes touchant l'aviation générale et les petits hélicoptères, il est nécessaire d'élaborer des lignes directrices au niveau de l'OACI pour normaliser ces activités à l'échelle mondiale et aider les États à établir des règlements fondés sur des SARP et des lignes directrices de l'OACI.

2.2.3 L'industrie consent d'énormes investissements dans la technologie, la recherche et le développement pour des systèmes appropriés comme la propulsion, les commandes de vol électriques et la technologie des éléments de batterie.

2.2.4 Les SARP et les documents de l'OACI actuels sont principalement fondés sur des vols habités ; le concept de vol non habité (télépilote) n'est donc pas abordé.

2.2.5 Pour que les opérations liées à la mobilité urbaine aérienne soient bien assimilées et viables sur le plan commercial, il est essentiel de permettre les vols d'aéronefs non habités. Par conséquent, pour obtenir l'acceptation du public, il faut mener des recherches approfondies sur la technologie fiable (adaptable) et le cadre juridique de l'intelligence artificielle/l'apprentissage machine.

2.2.6 Les défis environnementaux attendus découlant des niveaux de bruit produits, en particulier pour les vols effectués à proximité du public et des zones urbaines, et l'acceptation du public doivent être examinés.