



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 32 : Sécurité de l'aviation et mécanismes régionaux de coordination de la mise en œuvre de la navigation aérienne

MISE EN ŒUVRE DE LA GESTION COLLABORATIVE DES FLUX DE TRAFIC AÉRIEN

(Note présentée par le Japon)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'ATFM (gestion des flux de trafic aérien) est un outil clé dans la réduction des émissions de CO₂ dans le renforcement de la sécurité et de l'efficacité, tout en réduisant la durée de l'attente en vol et de la circulation au sol.

La croissance du volume du trafic international dans la Région Asie-Pacifique (APAC) a accru la nécessité de l'ATFM transfrontalière en lieu et place de l'ATFM autonome.

Il existe plusieurs méthodes d'ATFM transfrontalière. Toutefois, le lien entre l'ATFM, la prise de décision en collaboration aux aéroports (A-CDM), la gestion des arrivées (AMAN), la gestion des départs (DMAN), la gestion de surface (SMAN) et d'autres systèmes connexes permet une ATFM plus efficace, réduit au minimum la durée de l'utilisation des moteurs au point fixe, avec un impact important sur la réduction des émissions CO₂.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) noter les projets du Japon consistant à mettre en œuvre l'AMAN/DMAN/SMAN et d'intégrer l'ATFM et l'A-CDM, et de contribuer à la réduction des émissions de CO₂ ;
- b) encourager à reconnaître que la mise en œuvre de l'ATFM transfrontalière sans discontinuité peut réduire les émissions de CO₂ de l'aviation et permettre une coordination active avec les États voisins pour assurer un écoulement efficace du trafic ;
- c) prier instamment l'OACI et ses États membres de créer des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) ou d'autres instances appropriées dans chaque domaine afin de partager les problèmes et les difficultés rencontrés dans la mise en œuvre de l'ATFM transfrontalière.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte à l'objectif *stratégique Capacité et efficacité de la navigation aérienne*

Incidences financières :

Aucune

Références :	Doc 9971, <i>Manuel sur une gestion collaborative des flux de trafic aérien (ATFM)</i>
--------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 La Direction de l'aviation civile du Japon (JCAB) a créé un centre de gestion des flux de trafic aérien (ATMC) à Fukuoka en 1994 et lancé un service de fourniture de l'ATFM (gestion des flux de trafic aérien) dans la région d'information de vol (FIR) Fukuoka, excepté dans l'espace aérien océanique. Depuis 2005, l'ATFMC qui a évolué et utilise désormais l'espace aérien de façon efficace et assurer la sécurité et un écoulement harmonieux des flux de trafic, a fourni l'ATFM intégrée à la gestion de l'espace aérien dans les zones de formation.

1.2 L'ATMC de Fukuoka a mis en place une procédure de prise de décisions en collaboration (CDM) avec les exploitants d'aéronefs, l'unité de contrôle de la circulation aérienne, les responsables de la météorologie (MET), les liaisons militaires, etc., et par conséquent, mis en œuvre une AFTM arrivée à maturité pour les vols intérieurs, en recourant au programme de retardement au sol (GDP) comme principale mesure.

1.3 Le trafic dans la FIR Fukuoka sous la supervision de l'ATMC de Fukuoka se répartit comme suit : environ 50 % de vols intérieurs, 35 % de vols internationaux entre les aéroports du Japon et l'étranger, et 17 % de survol en passant par la FIR Fukuoka, et les vols qui franchissent les frontières de la FIR représentant environ 50 % du trafic, et ces vols transfrontaliers sont en hausse (en 2019).

1.4 L'ATMC de Fukuoka a collaboré avec les FIR adjacentes et mis en œuvre l'ATFM transfrontalière, fournissant par conséquent l'ATFM aux vols internationaux. Les principales mesures pour les vols internationaux comprennent, par exemple, la séparation en distance et la séparation en minutes fournies en vol.

1.5 La région APAC comprend plusieurs FIR de tailles relativement petites, dont certaines ne disposent même pas d'unité ATFM. Pour faire face aux flux de trafic complexes, la région APAC et le Bureau régional APAC de l'OACI, continuent à promouvoir le concept de réseau ATFM multimodal afin de mettre en place l'ATFM transfrontalière.

1.6 Pour répondre à la demande croissante de trafic dans la région APAC, l'ATMC travaille afin de mettre en œuvre l'ATFM transfrontalière dans les sous-régions, en plus de la coordination avec les FIR adjacentes.

2. ANALYSE

2.1 Environ la moitié des vols internationaux gérés par la FIR Fukuoka relie des aéroports japonais à des États asiatiques. Surtout, étant donné que de nombreux vols ont lieu entre les trois États voisins que sont la Chine, le Japon, et la République de Corée, un cadre dénommé NARAHG (Groupe régional pour l'harmonisation de l'ATFM en Asie du Nord-Est) a été créé afin de mettre en œuvre et développer l'ATFM transfrontalière, et ensemble, ces trois États œuvrent pour assurer une gestion sans discontinuité des flux de trafic aérien.

2.2 Chaque État membre du NAHRAG met déjà en œuvre l'ATFM pour les vols intérieurs. La prochaine étape consiste à mettre en œuvre l'ATFM transfrontalière sans discontinuité pour les vols internationaux qui franchissent les limites des FIR en précisant l'heure de franchissement: heure de survol contrôlé (CTO). Le fait de préciser les CTO aux aéronefs permet de réduire les retards inutiles à l'intérieur de la FIR de l'aéroport de destination.

2.3 Par ailleurs, le fait de préciser le CTO plus tôt permettra aux unités ATFM des FIR adjacentes qui reçoivent de calculer le GDP sur la base du CTO désigné. En outre, les aéronefs volant dans les FIR adjacentes seront en mesure de réduire les temps d'attente en vol, contribuant ainsi à la réduction des émissions de CO₂. Cela réduira aussi de manière significative le temps nécessaire pour la coordination de l'ATFM au-delà des frontières de la FIR entre les unités ATFM concernées.

2.4 Dans le même temps, la FIR Fukuoka réfléchit à la mise en œuvre de l'ATFM non seulement dans l'ACC voisin de Taipei, mais aussi dans la Sous-région de l'Asie du Sud où l'AMNAC (collaboration ATFM multi-nodale APAC) est dominante. Cette sous-région réalise des essais de mise en œuvre de l'ATFM transfrontalière dont la particularité est de préciser le créneau de décollage (CTOT) qui est l'une des méthodes de GDP, un concept multi-nodal, surtout avec les États comme Hong Kong (Chine), la Thaïlande et Singapour.

2.5 La désignation de CTOT pour les aéronefs ne leur impose pas de limites de temps à plusieurs points pour les vols internationaux qui franchissent plusieurs FIR, les unités ATFM concernées par un vol n'ont pas besoin d'assurer la coordination avec les unités ATFM situées dans une ou plusieurs FIR plus loin par rapport la position de l'aéronef en vol pour ce qui est des restrictions de la durée de transit, etc., aux limites de la FIR à partir de l'unité ATFM. Ainsi, cette méthode est bénéfique à la fois pour les exploitants d'aéronefs et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP).

2.6 À l'Aéroport international de Tokyo (RJTT) (Japon), le GDP a été appliqué aux vols intérieurs et la mise en œuvre du DMAN/SMAN a permis de réduire le temps d'attente au sol. S'il devenait possible de préciser le CTOT pour les vols internationaux, ces vols pourraient aussi profiter des avantages de la mise en œuvre du DMAN/SMAN.

2.7 Comme il est noté au § 1.3, l'application des CTO et des CTOT pour faire face à la hausse du nombre de vols internationaux franchissant les limites des FIR permettra de réduire le temps d'attente en vol. La coordination internationale entre des États voisins et dans une région plus vaste créera un environnement opérationnel durable pour les exploitants d'aéronefs et aidera les exploitants de l'espace aérien à réaliser plus efficacement des opérations dans l'espace aérien.

3. CONCLUSION

3.1 La présente note de travail indique que le JCAB envisage de lancer la mise en œuvre de l'AMAN/DMAN/SMAN et la promotion de l'AFTM et de l'A-CDM, et de contribuer ainsi à la réduction des émissions de CO₂.

3.2 La JCAB encourage l'OACI et les États membres à reconnaître que la mise en œuvre de l'ATFM transfrontalière sans discontinuité peut réduire les émissions de CO₂ du secteur de l'aviation et permettre une coordination active avec les États pour assurer un flux plus efficace du trafic.

3.3 La JCAB prie instamment l'OACI et ses États membres à créer des PIRG ou d'autres instances appropriées dans chaque région pour partager les problèmes et les difficultés rencontrés dans la gestion de l'ATFM transfrontalière.

— FIN —