



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 31 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

RÉVISION DU SYSTÈME DE CLASSIFICATION DES ESPACES AÉRIENS EN VUE DE L'ADAPTER AUX BESOINS PRÉSENTS ET FUTURS

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail vise à lancer une discussion autour de la nécessité de réviser la classification existante des espaces aériens afin de la conformer aux concepts actuels et de satisfaire les besoins technologiques futurs. En effet, les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 11 – *Services de la circulation aérienne* ne répondent pas aux besoins présents et futurs.

La note présente le concept d'opérations fondées sur les performances, les obligations relatives aux systèmes d'aéronef télépilote (RPAS), compte tenu tout particulièrement des enjeux en matière de mobilité urbaine aérienne, les propositions de vols spatiaux commerciaux et hypersoniques ainsi que les impératifs et restrictions liés à l'environnement à respecter.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) demander à l'OACI de convenir qu'il faut mettre à jour le système de classification des espaces aériens pour le rendre plus souple et le conformer aux principes modernes en matière d'espace aérien, de sorte à répondre aux besoins d'exploitation futurs ;
- b) demander à l'OACI d'inviter les États et les organisations internationales à faire part de leurs observations concernant leurs besoins actuels et futurs en vue d'adapter le système de classification des espaces aériens ;
- c) demander à l'OACI de créer un groupe de travail chargé d'examiner la classification des espaces aériens.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	La présente note de travail a une incidence financière négligeable.
<i>Références :</i>	Annexe 11 – <i>Services de la circulation aérienne</i> , Chapitre 2 et Appendice 4

1. INTRODUCTION

1.1 Tout en prenant acte des dispositions de l'Annexe 11 – *Services de la circulation aérienne* à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) permettant d'établir une classification des différents espaces aériens, qui a des répercussions directes sur les exigences en matière de services et d'équipage pour les aéronefs exploités dans des secteurs de l'espace aérien donnés, il faut reconnaître que le contexte technologique, commercial et opérationnel dans lequel s'applique ce système de classification évolue et qu'il s'en dégage de nouveaux défis que les classes actuelles ne sont pas en mesure de relever.

2. ANALYSE

2.1 L'OACI a adopté un système de classification des espaces aériens, détaillé au paragraphe 2.6 du Chapitre 2 de l'Annexe 11 ainsi que sous la forme d'un tableau figurant dans l'Appendice 4 de la même Annexe. Ce système est assorti d'une méthode permettant de répartir les espaces aériens en classes allant de A à G, définissant pour chacun la séparation entre les aéronefs et la nature des services de circulation aérienne assurés, les limites de vitesse et d'altitude et les exigences relatives aux radiocommunications et aux autorisations du contrôle de la circulation aérienne requises. Ce système a été incorporé dans l'Annexe en novembre 1999, dans le cadre de l'amendement n° 39, et n'a jamais été révisé.

2.2 Depuis l'an 2000, les modes d'utilisation et de réglementation de l'espace aérien ont connu d'importantes évolutions technologiques, et il faut donc revoir le système de classification pour évaluer l'adéquation des différentes classes. Parmi ces évolutions figure l'introduction des opérations fondées sur les performances et des normes fondées sur les résultats applicables aux équipements et aux services. D'autres avancées technologiques ont abouti au lancement d'opérations de RPAS commerciaux, qu'on place généralement dans l'espace aérien de classe G mais qui évolueront sous peu, avec l'introduction de systèmes de gestion du trafic des systèmes d'aéronef non habité (UTM). Ces UTM font appel à des concepts fondés sur les performances et nécessiteront l'élaboration d'une nouvelle série de normes, notamment dans le secteur de la mobilité urbaine aérienne. Les innovations technologiques dans le contexte de l'aviation commerciale supposent de nouvelles modalités de prise en compte des vols à grande vitesse et des vols spatiaux, lesquels entraînent des difficultés d'un nouveau genre pour les vols au-dessus du niveau de vol 600, qu'il faudra surmonter en modifiant la classification de cet espace aérien. Les évolutions touchent un dernier domaine, à savoir les impératifs d'ordre environnemental, acceptés et introduits au sein de la communauté de l'aviation commerciale, et la nécessité de pouvoir appliquer certaines restrictions dans des espaces aériens donnés au moyen d'un système révisé de classification, qui définirait par exemple des obligations à respecter en matière de bruit et d'émission en fonction des espaces aériens utilisés.

3. CONCLUSION

3.1 À l'heure actuelle, les États contractants du monde entier ne disposent que d'un nombre limité d'options de classification. Les différentes classes s'accompagnent généralement de prescriptions supplémentaires données sous la forme d'additifs, par exemple les normes en matière de communications/navigation/surveillance fondées sur les performances applicables aux vols effectués dans cet espace aérien. Remédier à ces lacunes et fournir un système plus adapté à l'utilisation actuelle et future de l'espace aérien permettrait ainsi de conformer la classification aux exigences de services et d'usage de l'espace aérien. Il est donc demandé aux États contractants d'examiner la recommandation consistant à entreprendre une révision du système de classification actuel pour mieux l'ajuster aux besoins d'exploitation actuels et futurs.