



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 37 : Autres questions de navigation aérienne

UTILISATION ET MODERNISATION DE LA STRUCTURE
DE ROUTES AÉRIENNES TRANSPOLAIRES

(Note présentée par la Fédération de Russie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note propose d'ajouter au dispositif de la Résolution A33-13, Utilisation des routes transpolaires, un texte sur le rôle du Conseil dans l'organisation des activités interrégionales concernant l'utilisation et la modernisation de la structure de routes aériennes transpolaires.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à envisager d'ajouter à la Résolution A33-13 le texte proposé à la section 3 de la présente note.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D : Efficacité — <i>Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques</i>
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 9848, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2004)</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM</i>

¹ Les versions anglaise et russe sont fournies par la Fédération de Russie

1. INTRODUCTION

1.1 Le système de voies aériennes transpolaires traversant l'espace aérien de l'océan Arctique mis en œuvre le 1^{er} février 2001, comme l'ont annoncé les autorités aéronautiques de la Fédération de Russie, est essentiellement une nouvelle structure de routes établie dans le cadre du système de service aérien mondial reliant, d'une part, le continent nord-américain et, d'autre part, l'Asie du Sud-Est et la Région Pacifique.

1.2 La création de cette structure a été le résultat d'efforts combinés d'États contractants et d'organisations internationales travaillant au sein du Groupe directeur informel de haut niveau de l'OACI sur les routes transasiatiques/transsibériennes/transpolaires (ITASPS) présidé par le Président du Conseil de l'OACI.

1.3 En 2001, à sa 33^e session, l'Assemblée de l'OACI a reconnu que la mise en œuvre de cette structure était un événement d'une importance exceptionnelle en ce qu'elle offrait des avantages considérables du point de vue de la protection de l'environnement, ainsi que des avantages économiques substantiels pour les passagers et les compagnies aériennes, étant donné qu'elle permet de réduire sensiblement les temps de vol entre l'Amérique du Nord, d'une part, et l'Asie du Sud-Est et la Région Pacifique, de l'autre.

1.4 L'Assemblée a adopté la Résolution A33-13, Utilisation des routes transpolaires, qui, entre autres, demandait au Conseil, qui a la responsabilité de l'orientation générale de l'établissement de nouvelles structures de voies aériennes internationales comprenant des routes transpolaires, de « prendre des mesures appropriées pour mobiliser les ressources des États, des organisations internationales et des institutions financières afin d'assurer le développement dynamique de la nouvelle structure de voies aériennes internationales comportant des routes transpolaires ».

2. ANALYSE

2.1 Les résultats de la mise en œuvre de la structure de voies aériennes internationales comprenant des routes transpolaires démontrent qu'il est de plus en plus nécessaire d'améliorer et de renforcer les caractéristiques des routes transpolaires et de moderniser les systèmes ATM qui les desservent.

2.2 Depuis la mise en œuvre de la structure de voies aériennes internationales comprenant des routes transpolaires, en 2001, le nombre de vols effectués au-dessus du pôle Nord et dans l'espace aérien russe a augmenté rapidement et de façon constante. Voici les nombres annuels totaux de vols transpolaires effectués au-dessus du territoire de la Fédération de Russie :

- a) en 2003 : 883 vols ;
- b) en 2004 : 2 053 vols ;
- c) en 2005 : 3 731 vols ;
- d) en 2006 : 5 308 vols.

Durant les quatre premiers mois de 2007, 1 913 vols ont utilisé ces routes. Pour la même période de 2006, ce nombre était de 1 447 vols.

2.3 Un ensemble de mesures visant à améliorer la configuration des routes transpolaires est en cours d'exécution en Fédération de Russie. En plus des quatre routes transpolaires déjà en place, une autre a été ouverte à l'exploitation le 7 juin 2007, sur la voie aérienne G226. D'ici la fin de 2007, une sixième route sera établie. Il est prévu d'ouvrir des voies de raccordement (*turnoffs*) reliant les routes Polar 2 et 3 d'une part, et les routes Polar 3 et 4 d'autre part. La structure de routes transpolaires de l'espace aérien de la Fédération de Russie est illustrée en appendice.

2.4 Par ailleurs, l'expérience de l'utilisation des voies aériennes transpolaires confirme la nécessité grandissante d'un mécanisme pour coordonner l'amélioration et le renforcement des caractéristiques des routes transpolaires, le développement de l'infrastructure et la modernisation des systèmes ATM desservant ces routes, sur la base d'efforts combinés des États membres de la communauté mondiale de l'aviation.

2.5 Par exemple, l'établissement de créneaux de temps pour entrer dans l'espace aérien et en sortir éliminerait les limites de capacité actuelles du centre de contrôle régional (ACC) d'Anchorage et doublerait la capacité des routes transpolaires situées dans l'espace aérien de la Fédération de Russie. Autre exemple, la Chine peut établir des points d'entrée/de sortie supplémentaires et organiser des routes distinctes pour faire face aux besoins liés à l'augmentation sans cesse croissante du trafic aérien.

2.6 La tâche de satisfaire les exigences d'un tel mécanisme doit incomber au nouveau Groupe directeur sur l'espace aérien transrégional et l'ATM de soutien (TRASAS), groupe de travail interrégional établi cette année dans le cadre des activités communes des bureaux régionaux Europe/Atlantique Nord, Asie/Pacifique et Amérique du Nord/Amérique centrale/Caraïbes de l'OACI. Le mandat du TRASAS prévoit des activités portant sur l'utilisation des tronçons polaires, transpolaires, transsibériens et transasiatiques des routes aériennes internationales et sur la modernisation des systèmes ATM de l'espace aérien transrégional.

2.7 Vu l'importance exceptionnelle des résultats obtenus durant la période 1998-2001 par le Groupe directeur de haut niveau ITASPS, dont les activités ont été suivies par le Conseil au plus haut niveau, il y a lieu de penser que l'expérience de ce groupe doit être prise en compte dans l'organisation des activités du Groupe TRASAS, qui est similaire au Groupe ITASPS, en tant que l'une des formes d'organisation des activités interrégionales dans le domaine considéré.

3. PROPOSITION

3.1 Compte tenu des éléments généraux présentés dans la section 2 ci-dessus, il est proposé d'ajouter le nouveau paragraphe 4 suivant au dispositif de la Résolution A33-13, Utilisation des routes transpolaires :

« *L'Assemblée,*

...

4. *Demande* au Conseil de maintenir son rôle de coordonnateur et ses initiatives à ce sujet dans l'organisation des activités interrégionales liées à l'utilisation de la structure de voies aériennes internationales transrégionales comprenant des routes transpolaires et à la modernisation des systèmes ATM desservant ces routes dans l'espace aérien transrégional. »

APPENDICE

A33-13 : UTILISATION DES ROUTES TRANSPOLAIRES

Considérant qu'une nouvelle structure de routes aériennes au dessus du pôle Nord reliant, d'une part, le continent nord-américain et, d'autre part, l'Asie du Sud-Est et la Région Pacifique a été établie dans le cadre de l'OACI,

L'Assemblée :

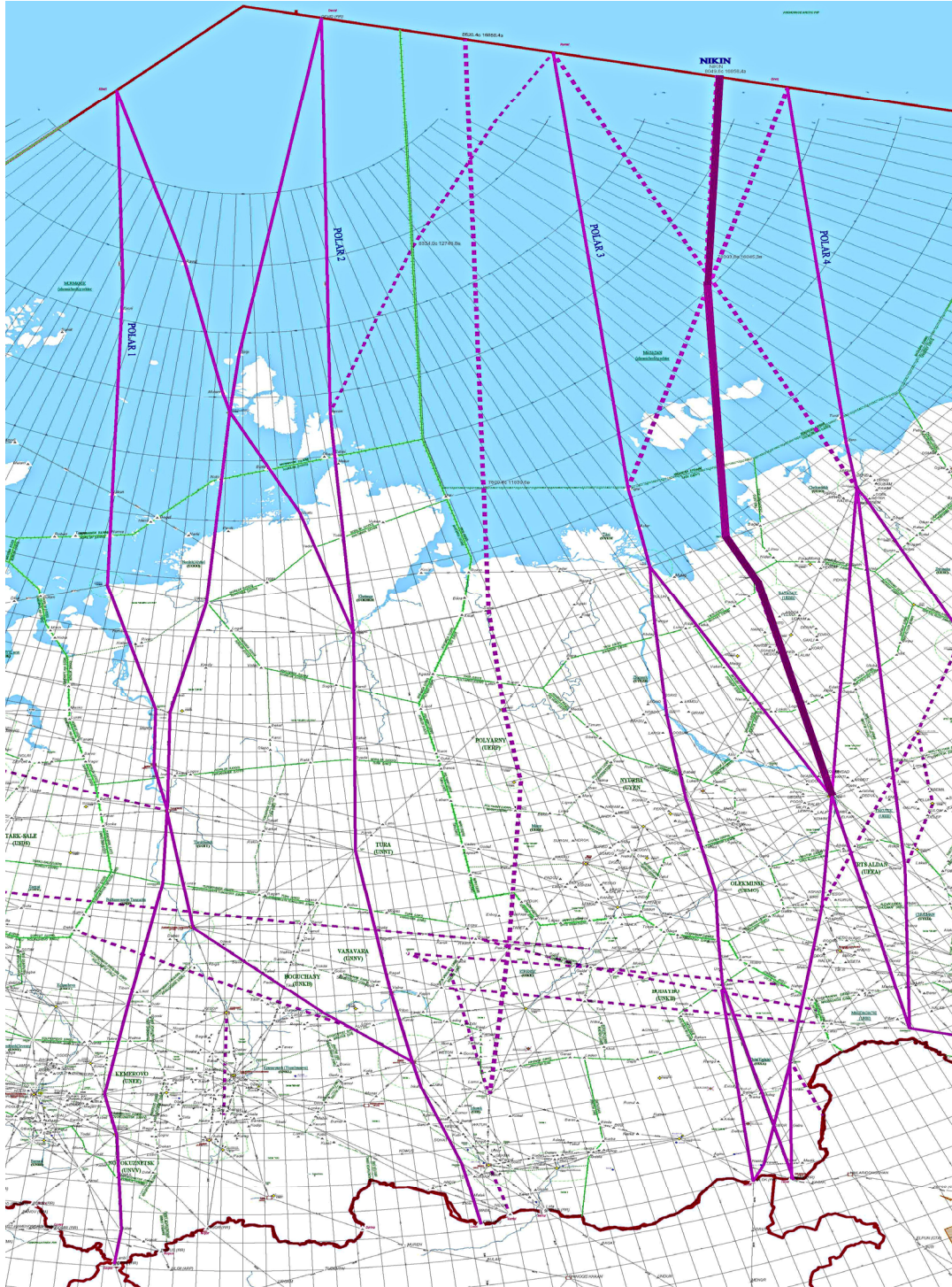
...

1. *Déclare* que, pour tirer le maximum d'avantages de la mise en œuvre des routes aériennes transpolaires, il est nécessaire que les États qui fournissent des services de la circulation aérienne dans le cadre de la nouvelle structure de routes aériennes internationales comportant des routes transpolaires s'efforcent de réaliser une planification coordonnée aussi poussée que possible pour accroître la capacité de cette structure ;

2. *Demande* au Conseil de prendre des mesures appropriées pour mobiliser les ressources des États, des organisations internationales et des institutions financières afin d'assurer le développement dynamique de la nouvelle structure de voies aériennes internationales comportant des routes transpolaires ;

3. *Demande* au Conseil de superviser en priorité le développement de la nouvelle structure de routes aériennes internationales comportant des routes transpolaires et, au besoin, d'élaborer des recommandations sur le fonctionnement et le développement de cette structure ;

4. *Demande* au Conseil de maintenir son rôle de coordonnateur et ses initiatives à ce sujet dans l'organisation des activités interrégionales liées à l'utilisation de la structure de voies aériennes internationales transrégionales comprenant des routes transpolaires et à la modernisation des systèmes ATM desservant ces routes dans l'espace aérien transrégional. »



- routes Polar 1, 2, 3 et 4 existantes
- voie aérienne G226 récemment ouverte
- routes et voies de raccordement (*turnoffs*) prévues

La structure de routes transpolaires située dans l'espace aérien de la Fédération de Russie