


 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE DIRECTION DU TRANSPORT AERIEN</p> <p>V.1.0</p>	<p>DIRECTOIRE DE L'ESPACE AERIEN</p> <p><b>Politique nationale de gestion de l'espace aérien</b></p>	 <p>DIRECTION DE LA SECURITE AERONAUTIQUE D'ETAT DIRECTION DE LA CIRCULATION AERIENNE MILITAIRE</p>
---	--	--

N° 170058/DTA/MCU

N° D-17-003/ARM/DSAÉ/DIRCAM/SDSA/NP

Paris, le 7 décembre 2017

1. La gestion de l'espace aérien, domaine public, c'est-à-dire son organisation et son utilisation, doit répondre de manière optimale aux besoins de ses divers utilisateurs, civils et militaires, en assurant la sécurité des personnes à bord des aéronefs comme au sol et en prenant en compte les considérations de sûreté ainsi que l'impact environnemental.
2. La gestion de l'espace aérien géré par la France en Europe tient compte des règles définies par l'Union européenne et les principes de coopération privilégiée entre les États du FABEC, inscrits dans les articles du Traité relatif à l'établissement du bloc d'espace aérien fonctionnel « Europe Central » (FABEC), publié par le décret n°2013-1062 du 25 novembre 2013, sans toutefois affecter la souveraineté de l'État.
3. La politique nationale de gestion de l'espace aérien est mise en œuvre par le directoire de l'espace aérien, qui réunit les autorités civiles (direction du transport aérien) et militaires (direction de la circulation aérienne militaire), et appliquée par les services et directions concernés, en particulier par la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) et les prestataires de services de navigation aérienne du ministère des armées.

Elle a pour principaux objectifs :

- l'adaptation des structures d'espace aérien aux besoins civils, liés aux objectifs de sécurité, d'environnement et de capacité, tout en tenant compte des besoins de la défense ;
- l'adaptation des structures d'espace aérien destinées aux besoins militaires en fonction des missions du ministère des armées et des évolutions des systèmes d'armes qu'il met en œuvre, prenant en compte l'évolution de la politique de défense et de sécurité nationale, tout en considérant l'augmentation du trafic aérien civil ;
- l'application la plus efficace possible du concept et des règles de gestion souple de l'espace aérien, définis par le règlement européen (CE) n°2150/2005 et les documents d'application contribuant à l'écoulement des flux de trafic aérien, en minimisant les besoins de régulation de trafic, l'impact sur le niveau de satisfaction des besoins de la défense ainsi que l'impact environnemental. Sous l'égide du directoire de l'espace aérien, la DSNA et les prestataires des services de navigation aérienne de la défense établissent des indicateurs de performance relatifs à l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien ;
- le maintien d'une capacité de réaction et d'un accès libre à l'ensemble de l'espace aérien au profit des aéronefs des armées lorsque la situation sécuritaire l'exige ;
- dans le cadre précédent, la réalisation des évolutions prévues par le programme européen SESAR, notamment la mise en œuvre de cheminements libres en haute altitude ;
- parallèlement, l'adaptation des structures d'espace aérien inférieur afin d'améliorer la prise en compte des besoins des usagers de l'aviation civile, notamment en recherchant la

simplification de l'organisation de l'espace aérien et le renforcement de la sécurité des aéronefs utilisant des aérodromes sans services de contrôle aérien, tout en accompagnant la politique dans le domaine du développement durable du transport aérien ;

- la recherche systématique de structures d'espace aérien ménageant la possibilité aux usagers de voler en espace aérien non contrôlé à travers le territoire avec le minimum de détours et de contraintes. Cet objectif doit être recherché lors de toute création ou révision des structures d'espace aérien au profit d'usagers civils ou de la défense, et plus généralement de manière permanente ;
  - enfin, l'accompagnement du développement des activités civiles et étatiques des aéronefs non habités (drones) et leur intégration dans l'espace aérien.
4. La politique de gestion de l'espace aérien est coordonnée avec celle des États voisins pour traiter conjointement les questions d'utilisation de l'espace aérien au-delà des frontières nationales ou des limites des régions d'information de vol, et plus généralement dans l'esprit que les frontières ne constituent pas une limitation à l'organisation optimale de l'espace aérien ni à la fourniture des services. Cette coordination vise notamment à harmoniser les pratiques et les procédures de gestion des espaces aériens, de manière à favoriser l'établissement d'espaces aériens transfrontaliers lorsque cela est avantageux, sans préjudice pour les activités régaliennes de défense et de sécurité du territoire.

Dans ce cadre, les travaux plus particuliers relatifs aux structures d'espace aérien sont conduits également en coopération transfrontalière avec les autorités civiles et militaires des États voisins, ainsi qu'avec leurs prestataires nationaux de services de navigation aérienne. Dans le cadre du FABEC, ces travaux sont traités au sein d'un comité « espace aérien » entre autorités nationales, et d'un comité permanent « opérations » entre prestataires de services de navigation aérienne civils et militaires du FABEC.

5. Le directoire de l'espace aérien établit des directives à l'adresse des structures de travail nationales concernées, notamment les comités régionaux de gestion de l'espace aérien et les bureaux exécutifs permanents, de façon à répondre aux objectifs de cette politique ; il peut également définir des orientations au profit des représentants français dans les groupes de travail internationaux.
6. Les parties prenantes du ministère chargé des transports et du ministère des armées mettent à jour régulièrement l'accord-cadre Défense-Transport relatif à la politique d'organisation et de gestion de l'espace aérien national qui fixe les orientations stratégiques en matière d'actions conjointes conduites tant au niveau national qu'international. Elles établissent et mettent en œuvre un programme d'actions adapté à chaque nouvelle version de cet accord qui s'inscrit dans le cadre de la construction du Ciel unique européen.

Le directeur du transport aérien

M. BOREL



Le directeur de la circulation aérienne militaire

P. REUTTER

