



## ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 38 : Autres questions à examiner par la Commission technique

#### CRÉATION D'UNE ROUTE HIMALAYENNE

(Note présentée par le Népal)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Malgré la mise au point et la mise en œuvre de structures révisées de routes au sud de l'Himalaya et au-dessus du sous-continent indien, les courants de trafic vers l'est et vers l'ouest qui traversent l'espace aérien du golfe du Bengale connaissent toujours des problèmes d'encombrement et de retard. Pour résoudre les problèmes d'encombrement et renforcer la sécurité, le Népal propose de créer une route directe longeant le versant sud de l'Himalaya.

La présente note souligne l'importance et les nombreux avantages d'une telle route. La coopération et l'appui des États concernés, de l'OACI et de l'IATA sont indispensables à ce projet, qui donnera lieu à une amélioration considérable de la sécurité et de l'efficacité du transport aérien et favorisera la mise en place d'une route aérienne harmonisée et économiquement viable permettant de réduire sensiblement les émissions de CO<sub>2</sub>.

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité et Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien. |
| <i>Incidences financières :</i> | Sans objet.  |
| <i>Références :</i>             | Catalogue de routes ATS, région Asie-Pacifique de l'OACI, version 12, 26 juin 2013<br>Calculateur d'émissions de carbone de l'OACI, version 3, août 2010.  |

### 1. INTRODUCTION

1.1 Occupant un emplacement stratégique entre l'Inde et la Chine, sur le versant sud de l'Himalaya, le Népal possède une topographie variée allant de plaines jusqu'aux sommets les plus élevés du monde, dont le mont Everest, qui offre des panoramas parmi les plus spectaculaires jamais vus ailleurs. Le développement de routes long courrier longeant la vaste chaîne pittoresque de l'Himalaya sera extrêmement avantageux, non seulement pour le trafic aérien du Népal, mais aussi pour le trafic régional et mondial.

1.2 L'Asie-Pacifique connaissant la plus forte progression du trafic aérien, certains courants de trafic dans la région, et tout particulièrement au-dessus du golfe du Bengale, présentent de plus en plus de problèmes d'encombrement et de retard. Le Népal est d'avis que l'établissement de la route himalayenne constituera une mesure majeure pour résoudre les problèmes d'encombrement des courants

de trafic qui traversent le sous-continent indien en direction de l'est et de l'ouest. Cette solution a été proposée à l'origine par l'IATA dans le cadre du projet EMARSSH en 2002, qui visait à relier l'Asie, à l'est, et l'Europe et le Moyen-Orient, à l'ouest. Elle permettra de renforcer considérablement la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans la région et au-delà, en plus de favoriser la création d'une route aérienne harmonisée et économiquement viable qui contribuera grandement à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dans la région du golfe du Bengale et du sous-continent indien.

## 2. ANALYSE

### 2.1 Renseignements détaillés sur la route himalayenne.

| Itinéraire                                | Route actuelle | Route proposée   | Réduction distance / temps de vol | Réduction émissions de CO <sub>2</sub> (par vol) | Réduction émissions de CO <sub>2</sub> totales/an | Économies carburant (par vol) | Économies carburant totales par année (en moyenne) | Observations  |
|---|----------------|--|-----------------------------------|--|---|-------------------------------|--|---|
| Katmandou à Kunming, Hong Kong, Guangzhou |                | 1. Katmandou-G348-BBD-W45-GGT-W53-KKU-W55-IIM-DCT-Kunming (971NM)  | 114NM / 15 min.                   | 1 640 kg   | 600 tonnes  | 520 kg                        | 190 tonnes   | En moyenne, un vol par jour (dans les 2 sens) de Katmandou à Hong Kong via Kunming. |
|   |                | 2. Katmandou-G348-BBD-W45-GGT-W53-KKU-W55-IIM-LSO-Kunming (1040NM) | 45NM / 6 min.                     | 650 kg   | 235 tonnes  | 235 kg                        | 75 tonnes  | Actuellement, seule la compagnie Nepal Airlines assure ce vol.                      |

2.2 En plus d'offrir un meilleur rapport coût/efficacité et d'être plus efficace du point de vue des émissions, la route en question ci-dessus, si elle s'étend jusqu'en Inde et au-delà vers l'ouest directement via la FIR Kathmandu (VNSM), augmentera sensiblement l'efficacité de l'ATC et contribuera à réduire la durée des vols de Hong-Kong vers Delhi, le Moyen-Orient et l'Europe.

| Itinéraire                                    | Route actuelle   | Route proposée   | Réduction distance / temps de vol | Réduction émissions de CO <sub>2</sub> (par vol) | Réduction émissions de CO <sub>2</sub> totales/an | Économies carburant (par vol) | Économies carburant totales par année (en moyenne) | Observations   |
|---|--|--|-----------------------------------|--|---|-------------------------------|--|--|
| Delhi à Kunming, Hong Kong, Guangzhou et Est. | Delhi-R460E-LLK-A201-SALOR-RAJ-LSO-A599-Kunming (1488NM) | 1. Delhi- L626-Katmandou-G348-BBD-W45-GGT-W53-KKU-W55-IIM-DCT-Kunming (1431NM) | 57 NM / 7,5 min.                  | 820 kg   | 8 965 tonnes                                      | 260 kg                        | 2 850 tonnes                                       | Envisagé : 30 vols par jour (dans les 2 sens) en moyenne, sur cette route proposée en direction de Kunming, Hong Kong, Guangzhou et l'Est. |

### 3. AVANTAGES

3.1 Réduction de l'encombrement du trafic aérien, d'où une réduction des retards pour les vols traversant la région du golfe du Bengale en direction de l'Europe et du Moyen-Orient, et amélioration de la sécurité de l'aviation à l'échelle régionale et mondiale.

3.2 Réduction significative de la durée des vols grâce à l'introduction de la route la plus courte possible.

3.3 Réduction de la consommation de carburant, donc du coût d'exploitation des aéronefs.

3.4 Contribution à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, ce qui répond à la préoccupation mondiale en matière de protection de l'environnement.

3.5 Utilisation plus harmonisée et équilibrée de l'espace aérien, se traduisant par une réduction de la charge de travail et une augmentation de l'efficacité de l'ATC.

3.6 Cette route contribuera à améliorer la sécurité, la viabilité économique et le rapport coût/efficacité du système de transport aérien dans le monde, tout en le rendant plus respectueux de l'environnement.

### 4. CONCLUSION

4.1 Compte tenu des avantages et des possibilités considérables offerts, le Népal encourage vivement une plus grande compréhension et coopération entre les États concernés, l'OACI, l'IATA et l'industrie en vue de la mise en œuvre de la route himalayenne proposée ; elle apportera de grands avantages à l'industrie de l'aviation civile dans le monde.