



**Représentation permanente de la France auprès de l'office des Nations unies  
et des organisations internationales à Vienne**

Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique  
des Nations unies

SOUS-COMITE JURIDIQUE  
63<sup>ème</sup> session (15 avril – 26 avril 2024)

**Point 12 - Débat général sur les aspects juridiques de gestion du trafic spatial**

Déclaration de la délégation française

*= Seul le prononcé fait foi =*

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les délégués,

Chers collègues,

Nous avons pu constater ces dernières années un intérêt croissant, au niveau international, pour la gestion du trafic spatial. L'intérêt grandissant pour cette thématique, dont l'objectif principal est d'assurer la sécurité [*safety*] des opérations spatiales, notamment en prévenant les collisions entre les objets spatiaux et ce faisant contribuant à une viabilité à long terme des activités spatiales, est le résultat d'une forte intensification du trafic dans l'espace extra-atmosphérique. Celle-ci s'explique notamment par le déploiement de constellations et de petits satellites,

Il s'agit donc d'une problématique touchant à de nombreuses questions dont est déjà saisi ce sous-comité comme le sous-comité scientifique et technique. Dans ce contexte, les initiatives visant à considérer l'établissement de règles en matière de gestion du trafic spatial se multiplient.

Monsieur le Président,

L'intérêt croissant de la communauté internationale pour ce sujet a permis ces dernières années de rapprocher les points de vue sur la question. Néanmoins, il convient de souligner que l'absence de définition claire et internationalement partagée de ce que recouvre le principe de gestion du trafic spatial est un frein à tout établissement de mécanismes internationaux sur le sujet.

A ce titre, la France considère que la gestion du trafic spatial est composée de deux piliers :

- Tout d'abord, un pilier opérationnel et capacitaire composé de capacités de surveillance de l'espace et de services opérationnels permettant de prévenir les risques de collision. Toute ambition de coordination du trafic spatial s'appuie en effet sur une connaissance (SSA) et une surveillance (SST) de l'environnement spatial. Cette capacité de SSA et de SST peut être complétée par des solutions technologiques visant à prévenir la formation de nouveaux débris, voire à en réduire la population – bien que l'efficacité à grande échelle de ces technologies de réductions reste à prouver. Ce pilier doit aussi favoriser le développement d'une autonomie stratégique capacitaire, l'innovation et la compétitivité de l'industrie et des start-ups, ainsi que les synergies permises par la dualité de ces technologies.

Par conséquent tout projet de gestion du trafic spatial implique, avant toute autre chose, de disposer de la connaissance de l'environnement spatial ainsi que d'assurer une surveillance continue de celui-ci. Or, cela n'est possible qu'à condition de disposer des capacités techniques afférentes. En la matière, la France développe un écosystème d'entreprises de la surveillance de l'espace à travers des dispositifs nationaux tels que le plan d'investissement national France 2030 mais est également l'un des principaux contributeurs au Partenariat

EUSST établi et financé par l'Union européenne. Celui-ci fournit un service public d'évitement des collisions ouvert aux opérateurs de satellites du monde entier, et ce depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023, y compris pour les pays démarrant des programmes spatiaux, afin d'aider ces derniers à renforcer leurs capacités (*capacity building*).

- Ensuite, un second pilier dit « réglementaire ». Il s'agit d'élaborer un ensemble de bonnes pratiques et de normes techniques et juridiques destinées à encadrer les opérations spatiales conformément aux traités de l'espace. En effet, dans le cadre international, il apparaît nécessaire de privilégier une approche pragmatique fondée sur l'adoption en temps opportun de lignes directrices, de standards et de mesures de transparence et de confiance, qui permettent des avancées rapides et concrètes et ouvrent la voie à des normes plus contraignantes à plus long terme. Le développement de telles normes doit se faire de façon graduelle et incrémentale au niveau international permettant de résoudre les difficultés opérationnelles immédiates et de construire progressivement un consensus large et inclusif, impliquant les acteurs privés concernés et en tenant compte, de manière raisonnée, de la spécificité des opérations intéressant la sécurité nationale. Par ailleurs, il sera nécessaire que ces normes suivent le principe de réciprocité, afin d'assurer une cohérence d'ensemble du trafic spatial ainsi qu'un traitement uniforme des acteurs spatiaux interagissant dans un même espace.

Cette approche progressive pourra s'appuyer sur les réglementations contraignantes existantes tant au niveau national que régional qui s'inscrivent dans cet effort international. A ce titre, la France a adopté il y a environ 15 ans sa propre législation, la loi sur les opérations spatiales, qui a pour objectif, entre autres, de contribuer à une utilisation durable de l'espace et à la viabilité à long terme des activités spatiales. Cette dernière contient de diverses dispositions relatives à enjeux soulevés par la gestion du trafic spatial, en particulier dans le

cadre des exigences techniques devant être respectés par les opérateurs pour bénéficier d'une autorisation de procéder à leur opération spatiale.

Monsieur le Président,

La France considère que, s'agissant de cette problématique de gestion du trafic spatial, les instruments nationaux et régionaux en vertu desquels les Etats autorisent et surveillent de façon continue les activités spatiales nationales ont un rôle primordial à jouer. La mise en place de ces mécanismes d'autorisation et de surveillance, associée à une réglementation technique contraignante, concourent à l'évidence à l'atteinte des objectifs poursuivis par la gestion du trafic spatial, c'est-à-dire la sécurité des opérations spatiales et ce faisant la viabilité à long terme des activités spatiales.

Ainsi que nous l'avons déjà évoqué, la France va, dans les prochains mois, mettre à jour sa réglementation technique nationale encadrant les opérations spatiales, rendant ainsi applicables de nouvelles exigences techniques, dont certaines directement en lien avec la coordination du trafic spatial. Cette mise à jour propose par exemple une restriction d'accès à certaines orbites pour les objets non-manœuvrant, ou encore un abaissement de la durée résiduelle en orbite à l'issue du retrait de service pour les missions courtes. Également, elle permet une meilleure prise en compte des risques de collisions en orbite, en particulier vis-à-vis de l'évolution de l'environnement spatial et de la congestion de certaines orbites, tout en renforçant les efforts d'identification et de suivi des objets spatiaux. Enfin, elle crée un cadre juridique approprié et garant de la sécurité et de la viabilité à long terme des activités spatiales, pour les constellations et le service en orbite visant ainsi à permettre une bonne « cohabitation » entre des opérations spatiales toujours plus nombreuses et variées.

Au-delà de cette approche nationale et régionale, la France est convaincue que l'aboutissement d'un espace durable ne pourra passer que par la poursuite des efforts internationaux favorisant la compréhension commune des enjeux essentiels de la

gestion du trafic spatial et permettant d'identifier de façon consensuelle les règles pertinentes. Nous tenons à souligner que son développement passe par l'élaboration préalable d'un modèle régional de coordination de la gestion du trafic spatial, selon une approche incrémentale et reposant sur la connaissance et la surveillance de l'espace (space surveillance and tracking). Le développement de telles normes doit se faire de façon pragmatique et graduelle au niveau international sans exclure qu'elles puissent aboutir à terme à des engagements contraignants universels.

Je vous remercie de votre attention./.

\*\*\*