



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 39 : Transition des services d'information aéronautique (AIS) à la gestion de l'information aéronautique (AIM)

ÉLABORATION DE MÉTHODES NORMALISÉES DE MISE EN ŒUVRE DES eTOD

(Note présentée par la République de Corée)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les États contractants ont du mal à mettre en œuvre les données électroniques de terrain et d'obstacles (eTOD). Il est donc nécessaire d'élaborer des éléments indicatifs et de donner des exemples pertinents de méthodes de levé, de zones eTOD et de bases de données eTOD afin d'aider les États à éviter de dépenser beaucoup de temps et d'argent, tout en veillant à l'harmonisation mondiale de la mise en œuvre des eTOD.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à noter les renseignements figurant dans le présent document ;
- à convenir que l'OACI devrait élaborer des méthodes normalisées de mise en œuvre des eTOD.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A, Sécurité — Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	Annexe 15 — Services d'information aéronautique Doc 9881, <i>Guidelines for Electronic Terrain, Obstacle and Aerodrome Mapping Information</i>

1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI diffuse des SARP et des éléments indicatifs sur les données électroniques de terrain et d'obstacles (eTOD) dans un certain nombre de documents, dont l'Annexe 15 et le Doc 9881. Comme l'ont démontré divers cas de mise en œuvre dans des États, les eTOD exigent une connaissance non seulement de l'information aéronautique mais aussi des installations aéroportuaires et de l'information géographique, et même une compréhension technique des bases de données. Pour cette raison, la date d'application des eTOD de zone 2 a été repoussée à novembre 2015.

1.2 Les éléments de référence mis à disposition par l'OACI doivent être aussi spécifiques que possible, en raison de la complexité des eTOD. Ce n'est qu'ainsi qu'ils peuvent fournir des orientations utiles aux États contractants pour la collecte et la gestion des eTOD.

1.3 À ce sujet, l'OACI doit élaborer des exemples normalisés de méthodes de levé, de zones eTOD définies et de bases de données eTOD et les publier en plus des documents actuellement disponibles.

2. ANALYSE

2.1 Il y a eu quelques séminaires de l'OACI qui ont expliqué le concept et l'importance des eTOD, et les États contractants sont parvenus à un solide consensus sur la raison pour laquelle les eTOD sont indispensables à l'information aéronautique. Si la gestion de l'information aéronautique (AIM) est un des principaux piliers du concept opérationnel d'ATM, les eTOD sont considérées comme le principal pilier de l'AIM.

2.2 Consciente de l'importance cruciale des eTOD, un exploitant d'aérodrome de la République de Corée a mis sur pied une base de données eTOD de zone 3 et de zone 4 en 2009 conformément aux éléments de référence de l'OACI basés sur une série d'études de cas de pays en développement, mais il est difficile de confirmer si la base de données répond parfaitement aux spécifications de l'OACI. On pense que d'autres États contractants pourraient rencontrer des difficultés similaires lors de l'élaboration des eTOD.

2.3 De plus, même après une élaboration partielle des eTOD, l'exploitant d'aéroport n'était pas certain que ses données répondaient totalement ou non aux exigences de l'OACI. Il estime que d'autres États contractants pourraient être confrontés à des difficultés similaires lors de l'élaboration des eTOD.

3. ÉLABORATION D'EXEMPLES PERTINENTS

3.1 Il faut élaborer une méthode normalisée de levé pour des raisons d'harmonisation internationale et d'efficacité du point de vue des coûts. La plupart des États travaillant sur les eTOD ont utilisé le LiDAR, la SRTM ou des images-satellites parce que l'on considère que ces méthodes répondent aux exigences de l'OACI en matière de qualité des données. Les résultats pourraient différer légèrement selon la méthode de levé utilisée pour collecter les données de terrain et d'obstacles.

3.2 Des exemples de zones eTOD définies (zones 1 à 4) sont nécessaires. Ils peuvent permettre d'éviter que les États contractants définissent des zones différentes suite à leur interprétation individuelle des chiffres connexes de l'Annexe 15.

3.3 La structure et le langage des bases de données eTOD doivent être normalisés pour que les bases de données eTOD de tous les États contractants puissent être échangeables dans l’avenir.

3.4 Dernier point, les cas d’élaboration et d’application complète des eTOD doivent être largement partagés entre les États contractants afin d’encourager les autres États à participer au développement des eTOD.

4. CONCLUSION

4.1 L’élaboration d’exemples pertinents de méthodes de levé, de zones eTOD définies et de bases de données eTOD devrait grandement aider les experts AIS à économiser temps et argent dans la compréhension des domaines d’information non aéronautique, tels que les installations aéroportuaires et le système d’information géographique, ainsi que dans la compréhension technique des bases de données.

4.2 De plus, de tels exemples devraient permettre aux États contractants d’éviter des périodes de « tâtonnements » lors de la préparation des eTOD et favoriser une mise en œuvre harmonisée des eTOD à l’échelle mondiale.