



DOUZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 19 – 30 novembre 2012

RAPPORT À LA CONFÉRENCE SUR LA PARTIE GÉNÉRALITÉS

Note.— Prière d'insérer le texte dans le dossier de rapport, après avoir détaché la page de couverture.

**RAPPORT DE LA
DOUZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE**

LETTRE D'ACCOMPAGNEMENT

Le Président de la douzième Conférence de navigation aérienne

au

Président de la Commission de navigation aérienne

J'ai l'honneur de présenter ci-joint le rapport de la douzième Conférence de navigation aérienne, tenue à Montréal du 19 au 30 novembre 2012.



Oscar Derby
Président

Montréal, le 30 novembre 2012

TABLE DES MATIÈRES

	Page
LISTE DES RECOMMANDATIONS	III-1
LA CONFÉRENCE	
1. Durée	IV-1
2. Participation	IV-1
3. Bureau	IV-1
4. Secrétariat	IV-1
5. Adoption de l'ordre du jour	IV-1
6. Organisation des travaux	IV-2
7. Allocutions d'ouverture	IV-2
7.1 Président du Conseil	IV-2
7.2 Président de la Commission de navigation aérienne	IV-5
LISTE DES PARTICIPANTS	V-1
ORDRE DU JOUR DE LA CONFÉRENCE	VI-1
SIGLES ET ABRÉVIATIONS	VII-1
RAPPORTS DE LA CONFÉRENCE	
Point 1 : Questions stratégiques portant sur le défi de l'intégration, de l'interopérabilité et de l'harmonisation des systèmes à l'appui du concept de « Ciel unique » pour l'aviation civile internationale	1-1
Point 2 : Opérations d'aérodromes — amélioration des performances aéroportuaires	2-1
Point 3 : Interopérabilité et données — par la gestion de l'information et l'interopérabilité dans l'ensemble du système (SWIM), à l'échelle mondiale	3-1
Point 4 : Capacité et efficacité optimales — par une ATM mondiale collaborative	4-1
Point 5 : Trajectoires de vol efficaces — grâce aux opérations basées sur trajectoire.....	5-1
Point 6 : Direction future	6-1

LISTE DES RECOMMANDATIONS

1/1	Projet de quatrième édition du <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> (Doc 9750, GANP)	1-1
1/2	Mise en œuvre	1-2
1/3	Orientations en matière de bilan de rentabilité	1-2
1/4	Architecture	1-3
1/5	Précision de la référence de temps	1-3
1/6	Questions de communications de données	1-3
1/7	Surveillance dépendante automatique – diffusion	1-4
1/8	Rationalisation des systèmes radio.....	1-4
1/9	Surveillance dépendante automatique – diffusion basée dans l'espace	1-5
1/10	Surveillance dépendante automatique — réseaux de données sans fil auto-organisateurs	1-5
1/11	Feuille de route pour l'automatisation	1-5
1/12	Développement de la ressource qu'est le spectre des fréquences aéronautiques	1-6
1/13	Possibilité d'utiliser des attributions de spectre au service fixe par satellite pour assurer la sécurité d'exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotés	1-7
1/14	Disponibilité et protection à long terme du spectre des microstations	1-8
1/15	Surveillance et mesure des performances des systèmes de navigation aérienne	1-8
1/16	Considérations d'accès et d'équité	1-9
2/1	Mises à niveau par blocs du système de l'aviation de l'OACI relatives à la capacité aéroportuaire	2-5
2/2	Élaboration de dispositions de l'OACI pour les services de circulation aérienne commandés à distance	2-6
2/3	Sûreté des systèmes de navigation aérienne	2-6
2/4	Gestion optimisée de la séparation en fonction de la turbulence de sillage	2-6
2/5	Mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances pour les opérations en région terminale et les opérations d'approche	2-7
2/6	Élaboration de dispositions de l'OACI relatives à la navigation fondée sur les performances pour les opérations en région terminale et les opérations d'approche ..	2-7
3/1	Mises à niveau par blocs du système de l'aviation de l'OACI concernant l'amélioration des performances par l'application de la gestion de l'information dans l'ensemble du système	3-4
3/2	Élaboration d'un concept mondial de gestion de l'information à l'échelle du système	3-4
3/3	Élaboration de dispositions de l'OACI concernant la gestion de l'information à l'échelle du système	3-5
3/4	Appui des États et de l'industrie à la gestion de l'information à l'échelle du système	3-5
3/5	Amélioration des performances opérationnelles par l'information sur les vols et les flux de trafic pour l'environnement collaboratif	3-6
3/6	Mises à niveau par blocs du système de l'aviation OACI se rapportant à l'amélioration des services par la gestion de l'information aéronautique et les données numériques de gestion du trafic aérien	3-7

3/7	Dispositions de l'OACI relatives à l'amélioration des services par la gestion de l'information aéronautique et l'information numérique sur la gestion du trafic aérien	3-7
3/8	Actions des États relatives à l'amélioration des services par la gestion de l'information aéronautique ainsi que par l'information numérique de gestion du trafic aérien	3-8
3/9	Révision du système des NOTAM et élaboration d'options pour son remplacement .	3-8
4/1	Gestion efficace de l'espace aérien et meilleures performances d'écoulement du trafic grâce à la prise de décisions en collaboration	4-7
4/2	Mises à niveau par blocs du système d'aviation OACI relatives à la surveillance au sol utilisant la surveillance dépendante automatique en mode diffusion/multilatération, à la conscience de la situation du trafic aérien, à la gestion des intervalles et à la séparation en vol	4-8
4/3	Mises à niveau par blocs du système de l'aviation de l'OACI relatifs aux systèmes anticollision embarqués et aux filets de sauvegarde au sol	4-9
4/4	Positionnement et suivi de position dans les espaces océaniques et les régions éloignées, et transmission déclenchée de données de vol	4-10
4/5	Coordination/coopération civilo-militaire et partage de l'espace aérien	4-10
4/6	Mises à niveau par blocs du système de l'aviation de l'OACI concernant l'intégration des systèmes télépilotés dans l'espace aérien non réservé	4-11
4/7	Mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) de l'OACI concernant les renseignements météorologiques.....	4-12
4/8	Arrangements de coordination de crise et plans de mesures d'urgence	4-13
5/1	Amélioration des opérations grâce à une meilleure organisation de l'espace aérien et à de meilleurs acheminements	5-3
5/2	Mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) de l'OACI concernant les opérations basées sur trajectoire	5-4
5/3	Flexibilité et efficacité accrues dans les profils de descente et de départ	5-5
6/1	Cadre de performance régional — Méthodes et outils de planification	6-2
6/2	Lignes directrices sur la priorisation des services	6-4
6/3	Évaluation des incidences économiques, financières et sociales de la modernisation de la gestion du trafic aérien et des mises à niveau par blocs du système de l'aviation	6-4
6/4	Performances humaines	6-6
6/5	Programme de travail de l'OACI à l'appui de l'évolution du système mondial de navigation par satellite	6-9
6/6	Utilisation de plusieurs constellations	6-9
6/7	Assistance aux États dans l'atténuation des vulnérabilités du système mondial de navigation par satellite (GNSS).....	6-11
6/8	Planification pour l'atténuation des vulnérabilités du système mondial de navigation par satellite (GNSS)	6-11
6/9	Informations sur l'ionosphère et les phénomènes spatiaux pour la mise en œuvre d'un système mondial de navigation par satellite (GNSS)	6-12
6/10	Rationalisation du réseau d'aides de navigation terrestres	6-13
6/11	Cadre de performance régional – alignement des plans de navigation aérienne et des procédures complémentaires régionales	6-13

6/12	Priorisation et catégorisation des modules de mise à niveau par blocs	6-15
6/13	Élaboration de normes et pratiques recommandées, de procédures et d'éléments indicatifs	6-18
6/14	Lignes directrices pour la réalisation d'études aéronautiques visant à évaluer la pénétration admissible des surfaces de limitation d'obstacles	6-19

RAPPORT DE LA DOUZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE**Montréal, 19 — 30 novembre 2012****LA CONFÉRENCE****1. DURÉE**

1.1 La douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12) a été ouverte par M. Roberto Kobez González, Président du Conseil, le 19 novembre 2012 à 9 h 30 dans la Salle de l'Assemblée, au siège de l'Organisation à Montréal. M. Christian Schleifer-Heingärtner, Président de la Commission de navigation aérienne, a également pris la parole lors de l'ouverture de la séance plénière. La séance plénière de clôture a eu lieu le 30 novembre 2012.

2. PARTICIPATION

2.1 Au total, 1 032 participants de 120 États contractants et de 30 délégations d'observateurs ont assisté à la douzième Conférence de navigation aérienne. La liste des participants figure sur le site web de la Conférence, à l'adresse www.icao.int/anconf12. Une liste complète sera produite pour le rapport final sous couverture bleue.

3. BUREAU

3.1 À la séance plénière d'ouverture, le bureau a été constitué comme suit :

Président de la Conférence :	M. Oscar Derby
Vice-Président de la Conférence :	M. Zephania Baliddawa
Président du comité :	M. John F. McCormick
Vice-Président du comité :	M. V. Somosondurum

4. SECRÉTARIAT

4.1 La Secrétaire de la Conférence était M^{me} Nancy Graham, Directrice de la navigation aérienne, aidée de M. Vince Galotti, Directeur adjoint, Sécurité, normalisation et infrastructure. Elle était également assistée par les experts de la Direction de la navigation aérienne de l'OACI indiqués au § 6 ci-dessous et, au besoin, par des experts d'autres directions et bureaux de l'Organisation.

5. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

5.1 L'ordre du jour transmis à la Conférence par la Commission de navigation aérienne a été adopté lors de la séance plénière d'ouverture.

6. ORGANISATION DES TRAVAUX

6.1 Le plan d'organisation soumis aux États avant la Conférence a été adopté tel quel lors de la séance plénière d'ouverture. Le plan prévoyait l'institution d'un comité. Ce comité a été constitué comme suit :

Président	M. John F. McCormick
Vice-Président	M. V. Somosondurum
Secrétaire	M. Vince Galotti, assisté de MM. R. Macfarlane, C. Dalton, V. Maiolla, L. Jonasson, H. Sudarshan, J. Cheong, H. Matthiesen, E. Lassooij, M. Holm, S. da Silva, N. Halsey, K. Theil, A. Capretti, M. Marin, et G. de León, ainsi que de M ^{mes} M. Millar, L. Cary et M. Utsunomiya.

7. ALLOCUTIONS D'OUVERTURE

7.1 M. Roberto Kobeh González, Président du Conseil

Au nom du Conseil et du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), j'ai le plaisir de vous souhaiter la bienvenue à la douzième Conférence de navigation aérienne de l'OACI.

Votre objectif pour les deux prochaines semaines est de définir et d'établir un consensus sur les prochaines étapes à franchir pour réaliser notre vision collective d'un système mondial de gestion du trafic aérien interopérable et sans discontinuité appuyant l'aviation civile internationale du XXI^e siècle.

Comme beaucoup d'entre vous le savent, le processus a commencé à la dixième Conférence de navigation aérienne en 1991, quand nous avons décidé de passer d'un système terrestre à un système de navigation aérienne essentiellement satellitaire. À la onzième Conférence en 2003, nous avons approuvé un concept opérationnel de gestion mondiale du trafic aérien et mis au point un programme de travail connexe.

Au cours de la dernière décennie, nous avons fait ensemble des progrès considérables dans la réalisation du programme – en préparant le terrain, en faisant évoluer les technologies et procédures et en élaborant les normes requises.

La présente conférence a pour objet de faire en sorte que la mise en œuvre soit cohérente et harmonisée.

Au cours des dernières années, certains États ont entrepris de moderniser leurs systèmes nationaux ou régionaux de navigation aérienne. Ces initiatives ont incité d'autres États à examiner la possibilité de mettre au point leurs propres programmes de mises à niveau. Il est vite devenu manifeste qu'il fallait une stratégie coordonnée à l'échelle mondiale pour garder le cap sur notre vision d'un système de navigation aérienne interopérable à l'échelle mondiale.

C'est ce qui a été mis en lumière par l'Assemblée de l'OACI, réunie en sa 37^e session en 2010, qui a demandé à l'Organisation de redoubler d'efforts pour répondre au besoin d'assurer l'interopérabilité de l'espace aérien dans le monde tout en maintenant l'accent sur la sécurité.

En réponse à cette demande, nous avons formulé la stratégie que nous appelons « Mises à niveau par blocs » du système de l'aviation.

La démarche technique de la mise à niveau par blocs fixe des objectifs clairs concernant les améliorations opérationnelles qui, d'après ce que nous a dit la communauté aéronautique, sont nécessaires pour rendre l'espace aérien plus efficace et interopérable et nous permettre ainsi de gérer en toute sécurité les futures demandes de capacité.

L'orientation de notre planification mondiale de la navigation aérienne est ainsi sensiblement modifiée, en ce sens que nous définissons collectivement le résultat que nous voulons obtenir des technologies actuelles et futures. En fixant ces objectifs opérationnels sur une base consensuelle, nous pouvons maintenant réaliser un cadre dans lequel l'innovation est au service de l'aviation, donnant ainsi aux États et à l'industrie la certitude en matière de planification et d'investissement dont ils ont besoin pour les prochaines décennies.

Un point très important pour nombre d'entre vous est que le concept de mises à niveau par blocs n'est pas une solution « universelle ». C'est plutôt un concept qui se veut souple et adaptable, et qui peut être introduit et mis en œuvre par un État ou une région sur la base de densités de trafic particulières et de besoins opérationnels précis. Toutes les capacités et tous les modules ne sont donc pas nécessairement requis dans tous les espaces aériens.

Il est capital que toutes les régions harmonisent leurs plans de navigation aérienne avec la méthodologie de la mise à niveau par blocs d'ici 2014. Pour soutenir les États dans leurs efforts, l'OACI a préparé des trousseaux de mise en œuvre qui donnent aux États les orientations nécessaires, notamment sur la démarche minimale que chacun devra suivre.

Certains d'entre vous connaissent déjà certains des aspects du concept de la mise à niveau par blocs. Des spécifications ont été communiquées aux États pour observations et ont été examinées dans le cadre du Symposium sur l'industrie de la navigation aérienne mondial en 2011. Elles ont fait l'objet aussi de plusieurs ateliers et exposés à l'échelle internationale. Elles ont été modifiées et améliorées en fonction des observations reçues.

En bref, le concept technique de la mise à niveau par blocs sera au cœur de vos délibérations des deux prochaines semaines.

Avant que nous n'entreprenions nos délibérations, je souhaite vous faire part de certaines de mes attentes.

L'approbation de la méthodologie de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation figure d'abord et avant tout en tête de liste.

Vient ensuite une entente sur la manière de promouvoir et de mettre en œuvre les améliorations des performances découlant de la mise à niveau par blocs. Nous devons ici prendre en considération le partage des responsabilités entre les parties prenantes quant à l'élaboration des normes et pratiques recommandées et des spécifications techniques.

Nous devons également tenir compte du Plan mondial de navigation aérienne, étant donné qu'il orientera la planification et la mise en œuvre des mises à niveau par blocs. Comme vous le verrez cette semaine, le Plan mondial a été considérablement remanié et nous devrions convenir ici d'un

cycle et d'une méthodologie de révision qui pourront être présentés pour approbation à la prochaine session de l'Assemblée.

Une de mes autres attentes a trait à la manière dont nous élaborons les normes, procédures et éléments indicatifs. À l'heure actuelle, la majeure partie de ce travail relève des groupes d'experts. Ils ont fait un travail remarquable au fil des ans. Aujourd'hui toutefois, étant donné la complexité croissante des systèmes de navigation aérienne, la pression d'en faire plus avec moins, et la nécessité d'accélérer nos processus, il me semble que nous avons besoin, pour l'élaboration des normes, d'une approche plus dynamique, multidisciplinaire et centrée sur le projet. J'aimerais que la Conférence formule des options sur la manière d'y parvenir.

À un niveau plus élevé, je voudrais qu'à la fin de la Conférence nous ayons tous l'entière conviction que la communauté mondiale de la navigation aérienne s'est unie comme jamais pour réaliser des buts et des objectifs communs. Je crois que le moment est venu pour tous les partenaires, les instances de réglementation et l'industrie de collaborer encore plus étroitement afin de relever les énormes défis qui nous attendent en matière de technologie, d'exploitation, d'environnement, de durabilité et aussi en matière de politique.

Au cours de nos délibérations, nous soulèverons des questions concernant le financement, les facteurs humains, le besoin d'établir diverses catégories d'usagers de l'espace aérien, et les rôles et responsabilités des parties prenantes. Nous n'aurons peut-être pas le temps de répondre à toutes ces questions, mais nous devons rester conscients des incidences de nos décisions et recommandations sur l'ensemble du système de transport aérien.

Comme toujours, la sécurité reste un élément clé dans toutes ces considérations. Un système de gestion du trafic aérien hautement intégré doit reposer sur le respect des normes de sécurité les plus strictes. C'est pourquoi le Conseil de l'OACI a adopté des normes exigeant que les États mettent en place des programmes de gestion de la sécurité systématiques et adéquats pour que la sécurité soit continuellement renforcée dans la prestation des services de trafic aérien.

Le Conseil examinera également une version révisée du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde avant la session de l'Assemblée de l'an prochain, document dont les objectifs sont intégrés plus étroitement que jamais avec notre Plan mondial de navigation aérienne. Reconnaisant l'interdépendance de ces deux documents, l'OACI tentera au cours des prochaines années de mettre en place une approche plus stratégique en harmonisant les politiques dans ces deux domaines ainsi que les activités connexes de mise en œuvre, suivi, analyse et compte rendu.

Pour avancer vers l'objectif d'un système de gestion du trafic aérien sûr, transparent et plus efficace, il faut penser en termes systémiques et mondiaux. Le partage global des données et des renseignements par les États et les entités régionales est la clé des nombreux progrès en matière de sécurité et de navigation aérienne que nous cherchons maintenant à mettre en œuvre.

C'est dire que les structures d'espace aérien ne peuvent plus être fondées uniquement sur des considérations nationales, car d'importants gains d'efficacité seront réalisés par l'intégration mondiale plutôt que par des structures territoriales rigides. Je vous encourage vivement à vous concentrer sur les besoins à l'échelle internationale plutôt qu'à l'échelle purement nationale, et à demander la coopération et la coordination entre les autorités civiles et militaires en vue d'un usage souple des espaces aériens nationaux.

L'OACI s'engage à répondre aux attentes de toutes les parties prenantes. Une tâche gigantesque nous attend : garantir la viabilité du système de navigation aérienne du futur et faire en sorte qu'il continue de contribuer au développement économique mondial d'une manière sûre et efficace.

Dans cet ordre d'idées, j'ai le plaisir d'annoncer que le Conseil de l'OACI a approuvé la création d'un Bureau régional secondaire à Beijing (Chine) pour la Région Asie et Pacifique (APAC). Cette décision découle de la forte croissance du trafic prévue dans la région jusqu'en 2030, et elle fait suite à une demande présentée par des États membres pour obtenir un soutien accru de la part de l'OACI afin de relever efficacement les défis techniques et opérationnels connexes.

J'ai maintenant l'honneur de déclarer ouverte la douzième Conférence de navigation aérienne de l'OACI et d'inviter le Président de la Commission de navigation aérienne, M. Christian Schleifer-Heingärtner, à prendre la parole et à présenter l'ordre du jour.

Je vous souhaite le plus grand des succès dans vos délibérations.

7.2 M. Christian Schleifer-Heingärtner, Président de la Commission de navigation aérienne

Bonjour Mesdames et Messieurs,

Au nom de la Commission de navigation aérienne de l'OACI, je tiens moi aussi à vous souhaiter une chaleureuse bienvenue à l'occasion de cette conférence qui fera date.

Le Président du Conseil a très efficacement exposé la raison d'être de notre rencontre et je dois dire que je partage tout à fait ses attentes et les espoirs qu'il place en la Commission de navigation aérienne.

L'enjeu est d'importance et nous devons faire preuve d'une grande clairvoyance dans nos débats des deux prochaines semaines. Vous êtes ici pour faire part des avis et des positions de vos États respectifs et pour nous dire ce que vous voulez que nous fassions.

Nous devons vous entendre nous dire quels modules nous devons normaliser pour réaliser l'interopérabilité régionale et mondiale pour pouvoir atteindre notre objectif commun : un système de l'aviation sûr, efficace et performant qui réponde aux besoins et aux aspirations de toutes les parties prenantes et, avant tout, des voyageurs.

Il est important de comprendre qu'il n'est pas indispensable que les États appliquent tous les modules individuels ou même un bloc de modules complet. Chaque région, sous-région ou pays décidera en fonction de ses besoins opérationnels ceux qu'ils doivent appliquer. Mais au cas où vous entreverriez une solution opérationnelle, vous devriez recourir aux mises à niveau par blocs et les appliquer en utilisant les modules normalisés pour promouvoir l'harmonisation et l'interopérabilité à l'échelle mondiale.

La méthodologie des mises à niveau par blocs et ses 15 horizons de planification examinés et affinés tous les trois ans ouvriront la voie à l'efficacité et à l'amélioration de la sécurité à long terme, la PBN aboutissant par exemple à la navigation quadridimensionnelle.

Ceci dit, je tiens à souligner que nous ne devons pas nous contenter de faire ici du remue-ménages. Nous proposons d'examiner :

- Ce qui à notre avis constitue les meilleures pratiques qui peuvent être appliquées dans l'immédiat.
- Ce qui à notre avis devrait être fait au cours des cinq prochaines années.
- Et enfin, la stratégie que suivra éventuellement notre industrie et, partant, l'OACI, pendant les 15 prochaines années.

Nous devons donc tout d'abord vous entendre nous dire si nous avons négligé certaines questions d'importance majeure et si nous avons identifié chacun de ces éléments correctement, ou bien si nous devrions les modifier. C'est là une question qui se rapporte au contenu.

Deuxièmement, nous devons nous faire une bonne idée de nos priorités. Nous savons tous qu'il reste encore beaucoup à faire. De plus, les difficultés financières actuelles de nombreux États limitent leurs possibilités d'appuyer les travaux de l'Organisation, que ce soit par des contributions financières ou par la mise à disposition d'experts, autant d'apports dont nous vous remercions très sincèrement. C'est pourquoi il est crucial que nous comprenions parfaitement vos priorités. C'est là une question qui se rapporte aux ressources.

Finalement, vous devez nous dire comment nous pouvons tous collaborer plus efficacement. Comment allons-nous formuler des normes, comment allons-nous rédiger des éléments d'orientation et comment allons-nous y inclure des spécifications techniques ? Pendant toute son histoire, l'OACI a dépendu des activités de ses organes consultatifs spécialisés, c'est-à-dire de ses groupes d'experts. Nous voulons être certains qu'ils travaillent toujours efficacement, rationnellement, dans la transparence et qu'ils sont guidés par des principes bien établis.

Je nourris l'espoir qu'à l'issue de cette conférence vous nous aurez donné des indications claires sur la façon dont l'OACI pourra aller de l'avant. Dites-nous clairement ce que vous aimeriez que nous entreprenions. Nous savons qu'au cours des deux prochaines semaines nous fournirons aux États de très nombreux nouveaux renseignements. Ce que nous attendons de vous, éminents participants, c'est une indication claire de vos priorités, de la chronologie de leur application et des normes et éléments d'orientation que vous attendez de l'OACI. Cela permettra à l'Organisation de bien régler la question du contenu et contribuera à faire en sorte que les ressources soient utilisées efficacement.

13. Tous les membres de la Commission de navigation aérienne participeront à notre conférence pendant toute sa durée et nous saisirons toutes les occasions de nous entretenir avec vous de ce que nous devons présenter à la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI qui se tiendra l'an prochain.

Je voudrais maintenant demander à tous les membres de la Commission de navigation aérienne, aux représentants de l'aviation qui siègent à la Commission ainsi qu'à tous les États observateurs de bien vouloir se lever pour se présenter aux participants à cette conférence.

À nouveau, je me joins au Président du Conseil de l'OACI pour vous souhaiter à tous que votre Conférence soit couronnée du plus vif succès.

Merci !

LISTE DES PARTICIPANTS

DP – Délégué principal
DPS – Délégué principal suppléant
D – Délégué
S – Suppléant

C – Conseiller
OP – Observateur principal
O – Observateur

(Une version électronique est affichée sur le site web de la Conférence,
à l'adresse www.icao.int/anconf12)

ORDRE DU JOUR DE LA RÉUNION**Point 1 : Questions stratégiques portant sur le défi de l'intégration, de l'interopérabilité et de l'harmonisation des systèmes à l'appui du concept de « Ciel unique » pour l'aviation civile internationale**

1.1 : Plan mondial de navigation aérienne (GANP) – cadre pour la planification mondiale

- a) méthodologie ASBU et contenu
- b) feuille de route pour les communications
- c) feuille de route pour la navigation
- d) feuille de route pour la surveillance
- e) feuille de route pour l'avionique
- f) feuille de route pour la gestion de l'information aéronautique (AIM)

Point 2 : Opérations d'aérodromes — amélioration des performances aéroportuaires

2.1 : Capacité aéroportuaire

2.2 : Navigation fondée sur les performances (PBN) — une façon pratique d'améliorer les performances aéroportuaires avec sécurité et efficacité

Point 3 : Interopérabilité et données — par la gestion de l'information et l'interopérabilité dans l'ensemble du système (SWIM), à l'échelle mondiale

3.1 : Amélioration des performances par l'application de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM)

3.2 : Performances opérationnelles améliorées grâce à l'information sur les vols et les courants de trafic pour l'environnement collaboratif (FF-ICE)

3.3 : Amélioration du service par l'AIM numérique

Point 4 : Capacité et efficacité optimales — par une ATM mondiale collaborative

4.1 : Gestion efficace de l'espace aérien et meilleures performances d'écoulement du trafic grâce à la prise de décisions en collaboration (CDM)

4.2 : Gestion dynamique de l'espace aérien à usage spécial

4.3 : Amélioration de la prise de décisions opérationnelles grâce à des renseignements météorologiques intégrés

Point 5 : Trajectoires de vol efficaces — grâce aux opérations basées sur trajectoire

5.1 : Amélioration des opérations grâce à une meilleure organisation de l'espace aérien et à de meilleurs acheminements

5.2 : Amélioration de la synchronisation du trafic par opérations basées sur trajectoire (TBO) quadridimensionnelle

5.3 : Augmentation de la flexibilité et de l'efficacité dans les profils de descente et de départ

Point 6 : Direction future

- 6.1 : Plans et méthodologies de mise en œuvre
- 6.2 : Normalisation — approche de l'élaboration de SARP à l'appui du Ciel unique

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

A-CDM	prise de décision en collaboration – aéroports
A-RNP	RNP avancée
ACAS	système anticollision embarqué
ACAS-X	nouvelle génération de système anticollision embarqué
ADS-B	surveillance dépendante automatique – diffusion
AIS	services d'information aéronautique
AIM	gestion de l'information aéronautique
AIXM	modèle d'échange d'informations aéronautiques
ANP	plan de navigation aérienne
ANRF	formulaire de déclaration de navigation aérienne
ANSP	fournisseur (<i>ou</i> prestataire) de services de navigation aérienne
ALLPIRG	tous les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre
APEX	excellence en matière de sécurité aéroportuaire
APNT	système alternatif de positionnement, de navigation et de datation
ASBU	mise à niveau par blocs du système de l'aviation
ATC	contrôle de la circulation aérienne
ATFM	gestion des flux de trafic aérien
ATM	gestion du trafic aérien
ATS	services de la circulation aérienne
C2	commande et contrôle
CCO	opérations à montée continue
CDM	prise de décision en collaboration
CDO	opérations à descente continue
CMR	Conférence mondiale des radiocommunications
CNS	communications, navigation et surveillance
CTA	heure d'arrivée contrôlée
CTO	heure de survol contrôlée
DME	équipement de mesure de distance
eANP	plan (régional) de navigation aérienne électronique
EGNOS	complément géostationnaire européen de navigation
ETA	heure d'arrivée prévue

FF-ICE	information sur les vols et les flux de trafic pour l'environnement collaboratif
FIR	région d'information de vol
FIXM	modèle d'échange d'informations sur les vols
FOSA	évaluation de sécurité opérationnelle
GAGAN	système de navigation renforcée GPS et GEO
GANP	plan mondial de navigation aérienne
GASP	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
GATMOC	concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale
GBAS	système de renforcement au sol
GLONASS	système mondial de satellites de navigation
GEPNA	Groupe européen de planification de la navigation aérienne
GNSS	système mondial de navigation par satellite
GPS	système mondial de localisation
HLCAS	Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation
IFSET	outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI
IM	gestion des intervalles
IMT	télécommunications mobiles internationales
INS	système de navigation par inertie
ITP	procédure dans le sillage
MAGVAR	déclinaison magnétique
MET	météorologie/météorologique
MLAT	multilatération
NAT	Atlantique Nord
NAT SPG	Groupe de planification coordonnée Atlantique Nord
OLS	surface de limitation d'obstacles
OPD	descentes à profil optimisé
OPMET	renseignements météorologiques d'exploitation
PANS	Procédures pour les services de navigation aérienne
PBN	navigation fondée sur les performances
PIRG	groupe régional de planification et de mise en œuvre
PNS	programme national de sécurité
RA	avis de résolution
RNAV	navigation de surface

RNP	qualité de navigation requise
RNP AR	qualité de navigation requise à autorisation obligatoire
RNP 2	qualité de navigation requise 2
RPA	aéronef télépiloté
RPAS	système d'aéronef télépiloté
RTA	heure d'arrivée requise
SARP	normes et pratiques recommandées
SBAS	système de renforcement satellitaire
SGS	système de gestion de la sécurité
SID	départ normalisé aux instruments
SGS	système de gestion de la sécurité
STAR	arrivée normalisée aux instruments
STCA	avertissement de conflit à court terme
SUPP	procédures complémentaires régionales
SWIM	gestion de l'information à l'échelle du système
TBO	opérations basées sur trajectoire
TMA	région de contrôle terminale
UAS	systèmes d'aéronefs non habités
UIT-R	Secteur des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications
VDL	liaison numérique VHF
VHF	très hautes fréquences (de 30 à 300 MHz)
VSAT	microstation
WVSS	système de sécurité tenant compte de la turbulence de sillage
WXXM	modèle d'échange de renseignements météorologiques
4D TRAD	opérations basées sur trajectoire quadridimensionnelle
