



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

Point 3 : Renforcement du système mondial de navigation aérienne

3.5 : Autres questions relatives à l'ATM

L'AVENIR DES INDICATEURS D'EMPLACEMENT

(Note présentée par l'Allemagne)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note identifie certaines des limites du système OACI actuel d'indicateurs d'emplacement, lesquelles sont mises en évidence par l'augmentation du trafic aérien, en particulier aux petits aérodromes et aux hélistations, ainsi que par les exigences applicables à l'encodage des procédures de vol. Divers États ont avancé différentes solutions pour surmonter ces difficultés ; dans ce contexte, l'OACI est invitée à veiller à ce que des solutions harmonisées au niveau mondial soient élaborées et mises en œuvre.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) prendre note des informations fournies ;
- b) demander à l'OACI d'élaborer des dispositions permettant une expansion du système actuel d'indicateurs d'emplacement tout en maintenant avec le système en place la continuité nécessaire pour assurer l'interopérabilité et l'uniformité à l'échelle mondiale ;
- c) dégager une solution à long terme réglant en particulier le problème des limites du système actuel tout en abordant de manière adéquate les défis que posent l'automatisation et la numérisation mises en place par les différents groupes d'intervenants du secteur aéronautique.

1. INTRODUCTION

1.1 Un indicateur d'emplacement géographique composé de quatre lettres est assigné aux aérodromes et autres emplacements géographiques du monde entier, tels les centres de contrôle régional (ACC), responsables de régions d'information de vol (FIR) et de régions supérieures d'information de vol (UIR). Ces codes sont définis par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et publiés dans le manuel intitulé *Indicateurs d'emplacement* (Doc 7910).

1.2 L'élaboration d'un système d'indicateurs d'emplacement, ainsi que de principes régissant la formation et l'assignation de ces codes, a principalement découlé de Recommandations des réunions de la Division des télécommunications de l'OACI, en particulier la sixième session, tenue en 1957.

1.3 Chacun de ces codes consiste en une combinaison de quatre lettres. La première lettre correspond à la région d'acheminement du service fixe aéronautique (SFA) et représente un pays ou un groupe de pays au sein d'une même région. Hormis quelques exceptions, la deuxième lettre représente généralement un pays de cette région. Quant aux troisième et quatrième lettres, elles servent à désigner un aéroport ou un autre emplacement géographique. Aucune répétition n'est autorisée dans le système d'indicateurs d'emplacement d'aéroports.

2. ANALYSE

2.1 Bien que l'actuel système d'indicateurs d'emplacement offre un grand nombre d'avantages, il a cependant aussi ses limites.

2.2 Dans le cas des États pour lesquels les deux premières lettres sont prédéfinies, le système OACI actuel d'indicateurs d'emplacement permet un maximum de 676 indicateurs. Ce nombre est considéré comme insuffisant pour couvrir l'ensemble des aéroports (p. ex., hélistations, aéroports d'aviation générale) ou des emplacements géographiques susceptibles de nécessiter un indicateur à l'avenir.

2.3 Pour corriger les lacunes du système actuel, certains États ont déjà créé leur propre système national. Les moyens de mise en œuvre nationaux diffèrent et ne suivent pas les mêmes principes, ce qui rend difficile de tirer pleinement profit de l'automatisation et de la numérisation mises en place par les différents groupes d'intervenants au niveau national, régional ou mondial.

2.4 Afin de soutenir une mise en œuvre généralisée de la navigation fondée sur les performances (PBN), en particulier pour les approches avec guidage vertical et les approches de précision, une expansion du système OACI actuel d'indicateurs d'emplacement est nécessaire afin de pouvoir assigner des indicateurs d'emplacement à tous les aéroports.

2.5 Les avis aux aviateurs/aviatrices (NOTAM) constituent une importante source d'information. Dans le cas d'un emplacement auquel aucun indicateur n'a été assigné, le nom de ce dernier doit être transmis au moyen d'un NOTAM en langage clair, épilé selon l'usage local et translittéré en caractères latins, si nécessaire. Cependant, pour les systèmes automatisés de NOTAM et de briefing sur le vol, il est très difficile d'analyser et de traiter des informations fournies sous forme de « texte libre ».

2.6 Étant donné que les indicateurs d'emplacement ont des incidences, entre autres, sur l'exploitation des avions, le contrôle de la circulation aérienne, l'exploitation des compagnies aériennes et la gestion de l'information aéronautique, l'élaboration et la mise en œuvre de concepts adéquats de substitution sont considérées comme nécessitant beaucoup de temps. Par conséquent, il convient de lancer le processus de recherche de solutions dès que possible.

3. VOIE À SUIVRE

À moyen terme

3.1 Des études initiales sur des solutions à moyen terme ont déjà été menées par le Groupe d'étude sur les services d'information aéronautique – gestion de l'information aéronautique (AIS-AIMSG) et le Groupe d'experts des procédures de vol aux instruments (IFPP) de l'OACI. Leurs travaux n'ont toutefois pas encore abouti à l'élaboration de dispositions révisées de l'OACI.

3.2 Il est donc proposé de formuler de nouvelles dispositions de l'OACI qui permettront une expansion de l'actuel système d'indicateurs d'emplacement, tout en entretenant la compatibilité avec le système existant. Cela est indispensable si l'on veut garantir l'interopérabilité et l'uniformité au niveau mondial. Dans le cadre de ces activités, il convient de dûment prendre en considération les conclusions des études menées précédemment au sein de l'OACI.

Solution à plus long terme

3.3 À l'avenir, il sera possible de remédier au manque inévitable d'indicateurs d'emplacement grâce à l'introduction d'identifiants uniques générés par ordinateur, tels les identificateurs uniques universels (UUID), sans que leur caractère unique dépende d'une autorité centrale d'enregistrement, ni d'une coordination entre les parties qui les génèrent. Toutefois, la nécessité de conserver des indicateurs d'emplacement prononçables subsistera, puisque des êtres humains continueront à interagir avec le système.

3.4 L'élaboration de dispositions nouvelles et harmonisées au niveau mondial doit garantir qu'il sera pleinement tenu compte des défis posés par une automatisation et une numérisation croissantes. Il convient, par exemple, de consulter suffisamment tôt les usagers de l'espace aérien, les aéroports et les services de la circulation aérienne pour garantir que leurs systèmes d'information seront compatibles avec toute nouvelle disposition.

4. CONCLUSION

4.1 La Conférence est invitée à convenir des suites à donner présentées dans le résumé analytique.