



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

SERVICES DU TRAFIC AÉRIEN D'AÉRODROME DÉPORTÉS

[Note présentée par la Fédération Internationale des travailleurs des Transports (ITF)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note apporte des informations au sujet des services du trafic aérien d'aérodrome rendu à distance, plus communément connu comme services du trafic aérien d'aérodrome déportés, contrôle d'aérodrome déporté ou tour de contrôle déportée, et demande à l'OACI d'assurer que toute mise en œuvre de cette nouvelle technologie par les États ou les prestataires de services de navigation aérienne (PSNA) reste sûre.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) prendre note des informations sur le développement et la mise en œuvre du contrôle aérien déporté présentés dans ce document ;
- b) demander au Secrétariat de l'OACI de travailler avec toutes les parties prenantes pour assurer que les modes d'opérations séquentielles et multiples du contrôle d'aérodrome déporté restent sûrs ;
- c) demander au Secrétariat de l'OACI de mettre à jour l'Annexe 11 – *Services de la circulation aérienne* et les autres documents pertinents (y compris le Doc 4444, PANS-ATM) pour prendre en compte cette technologie émergente ;
- d) demander au secrétariat de l'OACI d'initier une étude sur la plus-value potentielle du contrôle d'aérodrome déporté en se concentrant sur les avantages potentiels en matière de sécurité.

1. INTRODUCTION

1.1 La prestation des services du trafic aérien (STA) depuis des endroits distants est devenue une réalité dans certains endroits. La vue directe à travers les fenêtres est remplacée par l'usage de cette technologie émergente pour donner une vue vidéo en direct qui est présentée aux opérateurs [que cet opérateur soit un opérateur du contrôle du trafic aérien (OCTA) ou un opérateur du service d'information de vol d'aérodrome (OSIVA)].

¹ Versions linguistiques fournies par la ITF.

1.2 Ceux responsables de la mise en œuvre de ce nouveau concept ont effectué des études de sécurité pour prouver que la prestation de service reste aussi sûre. Cependant, il n’y a, à l’heure actuelle, aucun guide de mise en œuvre, pratiques recommandées ou standards établis au niveau mondial pour réglementer cette technologie émergente.

1.3 La réplique d’une vue numérique de deux aéroports ou plus au même endroit (communément appelé centre de contrôle déporté) rend possible le fait qu’un seul opérateur (comme décrit en 1.1) puisse rendre les services du trafic aérien d’aéroport à deux aéroports ou plus de façon séquentielle (l’un après l’autre).

1.4 L’utilisation de cette technologie pour rendre disponible pour un même opérateur (comme décrit en 1.1) les images de deux aéroports ou plus sur lesquels il peut rendre les services du trafic aérien de manière simultanée est communément appelée le ‘mode multiple d’opération’. Pour le moment, il n’y a pas d’exemple d’utilisation opérationnelle de cette méthode.

1.5 Dans l’ASBU B1-81 de l’OACI, une plus-value en termes de sécurité mais aussi en termes de coût de la prestation de service et in fine du coût facturé aux usagers de l’espace aérien est attendue du contrôle d’aéroport déporté.

2. LES DÉFIS A RELEVÉ

2.1 Les mêmes services rendus ?

2.1.1 Quand le contrôle d’aéroport déporté est mentionné, la première affirmation faite est qu’il n’y a pas de différence dans le service rendu. Pourtant aucune preuve de cette affirmation n’a été produite.

2.1.2 Les premiers exemples de contrôle d’aéroport déporté mis en service opérationnel ne sont pas utilisés que pour rendre les services du trafic aérien mais également pour rendre des services météorologiques. Cela pose la question de l’intégrité des observations faites sur la base de la reproduction numérique comparées à des observations standards faites humainement sur place. Ce n’est qu’un exemple de changement du rôle de l’œil humain dans la prestation de services.

2.2 De quoi a-t-on besoin pour rendre les STA d’aéroport ?

2.2.1 La documentation OACI en vigueur ne donne pas de liste d’équipement minimum nécessaire à la prestation de services du trafic aérien d’aéroport international. L’introduction du contrôle aérien déporté permet à ceux en charge de sa mise en œuvre de déterminer s’il est nécessaire de continuer à mettre à disposition un équipement actuellement disponible dans les tours traditionnelles (par exemple les jumelles sont-elles requises ?), c’est pourquoi il est essentiel d’établir une liste de l’équipement minimal obligatoire.

2.3 Impact des modes d’opérations multiples et séquentielles

2.3.1 Lorsqu’un opérateur (comme décrit au 1.1) rend les STA d’aéroport à plusieurs aéroports séquentiellement (1.3) ou simultanément (mode multiple, 1.4), cela amène des risques auparavant non prévus.

2.3.2 Voici quelques exemples de problèmes précédemment non rencontrés :

- Pour le mode séquentiel, la période temporelle minimale entre la prestation des services du trafic aérien à différents aéroports, le nombre maximum de changements d'aéroport qui peut être fait en une période donnée, l'impact sur la fatigue, etc.
- Pour le mode multiple, comment la radio doit-elle être utilisée : une radio différente pour chaque site ou les fréquences radio doivent-elles être couplées ? Et dans ce cas, comment éviter les incompréhensions (par exemple un véhicule ou un aéronef sur l'aéroport A qui répond à une communication pour un véhicule ou un aéronef sur l'aéroport B) ?
- Pour le mode multiple et en prenant en compte l'obligation de maintenir une veille visuelle continue, est-ce possible sur une vue comprimée et si oui sous quelles conditions ?
- Pour le mode multiple, comment s'assurer que l'opérateur (comme décrit au 1.1) garde un niveau acceptable de conscience de la situation à tout moment. En effet, surveiller des mouvements simultanés (surtout lorsqu'il s'agit d'atterrissages ou décollages simultanés) sur plusieurs aéroports s'est avéré très compliqué dans plusieurs essais.
- Pour le mode multiple et le mode séquentiel, le risque de confusion entre différentes pistes à l'orientation magnétique similaire.
- Pour le mode multiple et le mode séquentiel, l'impact de la désorientation spatiale pour les opérateurs (comme décrit au 1.1), par exemple quand la présentation visuelle pour l'aéroport A est orientée au Nord alors qu'elle est orientée vers le Sud pour l'aéroport B.
- Pour le mode multiple et le mode séquentiel, est-il toujours possible de choisir un aéroport comme déroutement plan de vol lorsque les STA pour la destination et le déroutement sont rendus depuis le même lieu déporté ?

2.4 Ceux ne sont que quelques exemples. L'ITF est d'avis que des réglementations doivent être mises en place pour s'assurer que les niveaux de sécurité actuels sont maintenus.

2.5 Les bénéfices du contrôle d'aéroport déporté

2.5.1 L'ASBU B1-81 de l'OACI contient beaucoup de prétentions à propos des bénéfices du contrôle d'aéroport déporté et il serait intéressant de surveiller lesquels sont effectivement au rendez-vous et lesquels n'y sont pas. En particulier, y a-t-il une amélioration de la sécurité rendue par les contrôles d'aéroports déportés mis en service ?

3. CONCLUSION

3.1 L'absence de guide de mise en œuvre, pratiques recommandées ou standards peut amener à un manque dans ce qu'est l'équipement minimal ou les procédures nécessaires à rendre les services du trafic aérien d'aérodrome sûrs. De plus, la technologie permet de très nouvelles façons de rendre les STA (1.4), ce qui peut présenter des conséquences non prévues et néfastes pour la sécurité.

3.2 Beaucoup de vertus ont été attribuées au contrôle d'aérodrome déporté et alors que le nombre de mises en service opérationnel augmente, il serait prudent de mesurer les bénéfices réels du contrôle d'aérodrome déporté.

3.3 3.3 La Conférence est invitée à :

- a) prendre note des informations sur le développement et de la mise en œuvre du contrôle aérien déporté présentées dans ce document ;
- b) demander au Secrétariat de l'OACI de travailler avec toutes les parties prenantes pour assurer que les modes d'opérations séquentielles et multiples du contrôle d'aérodrome déporté restent sûrs ;
- c) demander au Secrétariat de l'OACI de mettre à jour l'annexe 11 et les autres documents pertinents (y compris le Doc 4444) pour prendre en compte cette technologie émergente ;
- d) demander au secrétariat de l'OACI d'initier une étude sur la plus-value potentielle du contrôle d'aérodrome déporté en se concentrant sur les avantages potentiels en matière de sécurité.

— FIN —