

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE**Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003****Point 1 : Présentation et évaluation d'un concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale****1.2 : Concepts habilitants à l'appui du concept opérationnel d'ATM mondiale****STRATÉGIES DE LA RÉGION ASIE ET PACIFIQUE
POUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ADS-B**

(Note présentée par l'Australie)

SOMMAIRE

Le Groupe APANPIRG de l'OACI a créé une équipe spéciale d'étude et de mise en œuvre de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) chargée d'établir la marche à suivre pour la mise en œuvre de l'ADS-B dans la Région Asie et Pacifique (ASIA/PAC).

La stratégie adoptée pour la Région ASIA/PAC met en premier l'accent sur des applications de surveillance côté sol destinées en particulier aux régions actuellement sans surveillance en vue d'y assurer dès le début de 2006 une surveillance fondée sur l'ADS-B aux fins du contrôle de la circulation aérienne.

La suite à donner par la Conférence figure au § 6.

RÉFÉRENCES

1. «Applications initiales de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) en vue de l'interopérabilité mondiale», note AN-Conf/11-WP/41, présentée par les États-Unis
2. «Premières applications de surveillance sol et air rendues possibles par l'ADS-B», note AN-Conf/11-WP/86, présentée par Eurocontrol
3. «Surveillance dépendante automatique en mode diffusion — Concept d'utilisation», note AN-Conf/11-WP/6, présentée par le Secrétariat
4. «Approbation par les États-Unis du concept d'utilisation de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B)», note AN-Conf/11-WP/66, présentée par les États-Unis
5. «The UAT's role in the United States FAA ADS-B link decision», note AN-Conf/11-IP/18, présentée par les États-Unis
6. «Surveillance dépendante automatique — Diffusion (ADS-B) pour la surveillance dans le sens air-sol», note AN-Conf/11-WP/127, présentée par l'Australie

1. INTRODUCTION

1.1 Le Groupe régional Asie/Pacifique de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (APANPIRG) de l'OACI a créé une équipe spéciale d'étude et de mise en œuvre de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) chargée d'établir la marche à suivre pour la mise en œuvre de l'ADS-B dans la Région Asie et Pacifique (ASIA/PAC).

1.2 L'Équipe spéciale ADS-B de l'APANPIRG a tenu une réunion en mars 2003. Y ont participé 53 experts provenant de l'Australie, de la Chine, des États-Unis, des Fidji, de Hong Kong (Chine), de l'Inde, du Japon, de la Nouvelle-Zélande, du Pakistan, de Singapour, de la Thaïlande, de l'IATA, de l'IFALPA et de la SITA.

1.3 Par la suite, lors de la réunion APANPIRG/14, tenue en août 2003, l'Australie et les autres membres de l'APANPIRG ont examiné et approuvé les conclusions de l'Équipe spéciale. Une autre réunion de l'Équipe spéciale est prévue pour mars 2004.

2. PLAN DE MISE EN ŒUVRE DE L'ADS-B DANS LA RÉGION ASIE ET PACIFIQUE

2.1 L'Équipe spéciale Asie/Pacifique d'étude et de mise en œuvre de l'ADS-B a :

- a) identifié des applications à court terme de l'ADS-B pour la Région ASIA/PAC;
- b) déterminé les avantages à court terme de ces applications;
- c) recommandé, à l'unanimité, que le squitter long mode S (1090 ES) soit utilisé comme liaison de données pour la mise en œuvre à bref délai de services ADS-B de type radar dans la Région ASIA/PAC;
- d) fixé janvier 2006 comme échéance butoir pour l'introduction, dans la Région ASIA/PAC, de services de surveillance côté sol fondés sur l'«ADS-B en transmission seulement»;
- e) prié instamment l'OACI de donner priorité à l'inclusion de prescriptions relatives à la précision et à l'intégrité des données de position ADS-B dans les normes et pratiques recommandées (SARP) sur l'ADS-B ainsi qu'à la mise au point des normes de séparation pour la surveillance ADS-B.

2.2 L'APANPIRG a adopté le rapport des travaux de l'Équipe spéciale à sa quatorzième réunion, tenue en août 2003. Il a aussi approuvé la recommandation relative à l'emploi du squitter long mode S comme liaison de données pour l'ADS-B dans la Région ASIA/PAC, avec l'échéance butoir de janvier 2006.

3. COMPARAISON AVEC LES PLANS ADS-B DES AUTRES RÉGIONS

3.1 La note AN-Conf/11-WP/86, «Premières applications de surveillance sol et air rendues possibles par l'ADS-B», présentée par Eurocontrol (Référence 2), contient un «schéma directeur des applications ADS-B en Europe». Les applications sont divisées en trois ensembles (1 à 3). L'Ensemble 1 comprend cinq applications de surveillance côté sol et sept côté bord. Le calendrier de mise en œuvre de l'Ensemble 1 en Europe s'échelonne de 2008 à 2012.

3.2 La note AN-Conf/11-WP/41, «Applications initiales de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) en vue de l'interopérabilité mondiale», présentée par les États-Unis (Référence 1), décrit un projet d'Ensemble 1 d'«applications ADS-B initiales pour l'interopérabilité mondiale» qui contient les cinq mêmes applications de surveillance côté sol et les sept mêmes applications de surveillance côté bord.

3.3 La stratégie de mise en œuvre de l'ADS-B établie pour la Région ASIA/PAC est compatible avec les applications des Ensembles 1 décrits dans les notes AN-Conf/11-WP/86 et AN-Conf/11-WP/41. Cependant, elle prévoit une introduction à plus bref délai des applications de surveillance côté sol pour le contrôle de la circulation aérienne dans l'espace aérien de route et de région terminale qui n'est actuellement pas couvert par radar. Les normes sur l'«ADS-B en transmission seulement», qui peut prendre en charge ces applications, sont mûres, ce qui autorise une mise en œuvre dans les meilleurs délais. Cette mise en œuvre peut avoir lieu avant celle des applications de surveillance côté bord de l'Ensemble 1, applications pour lesquelles il faut achever les normes.

3.4 Ces applications sont compatibles avec le concept décrit dans la note AN-Conf/11-WP/6, «Surveillance dépendante automatique en mode diffusion — Concept d'utilisation», présentée par le Secrétariat (Référence 3), et approuvées dans la note AN-Conf/11-WP/66, «Approbation par les États-Unis du concept d'utilisation de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B)», présentée par les États-Unis (Référence 4).

4. DISPONIBILITÉ DE L'AVIONIQUE

4.1 La mise en œuvre à bref délai d'une surveillance ADS-B côté sol a été favorisée par la décision d'avionneurs et de fabricants de transpondeurs d'inclure une fonction «ADS-B en transmission seulement» dans les mises à niveau de transpondeur SSR visant à répondre aux prescriptions européennes relatives à la surveillance élémentaire et enrichie. Le résultat est qu'à compter de 2005, les aéronefs volant dans l'«espace aérien névralgique de l'Europe» seront équipés pour l'ADS-B.

4.2 Nombre de ces aéronefs traverseront aussi la Région ASIA/PAC. La date de janvier 2006 a été choisie pour prendre en compte le mandat européen et pour permettre aux exploitants des aéronefs de retirer des avantages à bref délai supplémentaires de leurs investissements dans les mises à niveau de transpondeur lorsqu'ils effectuent des vols dans la Région ASIA/PAC.

4.3 Il a en outre été établi que l'équipement standard d'un grand nombre des nouveaux aéronefs acquis par les compagnies aériennes de la Région ASIA/PAC comprend l'ADS-B.

5. PLAN DE MISE EN ŒUVRE AUSTRALIEN

5.1 En accord avec la stratégie régionale Asie/Pacifique, l'Australie a entrepris un programme visant à mettre en œuvre, au début de 2006, une surveillance ADS-B côté sol de l'espace aérien supérieur des grandes régions sans radar situées au nord et à l'ouest de son territoire.

6. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

6.1 La Conférence est invitée à :

- a) noter que le squitter long mode S (1090 ES) a été choisi comme liaison de données pour la mise en œuvre à bref délai de services ADS-B de type radar dans la Région ASIA/PAC;
- b) noter que la stratégie régionale Asie/Pacifique de mise en œuvre de l'ADS-B vise l'introduction à très bref délai d'applications de surveillance côté sol de l'Ensemble 1 ADS-B, en particulier dans les régions actuellement sans couverture radar, et que cela peut apporter des avantages considérables sur le plan de la sécurité et de l'exploitation dans ces régions;
- c) noter que les applications de surveillance côté sol de l'Ensemble 1 ADS-B peuvent être mises en œuvre dans l'avenir immédiat, sans attendre la mise au point des normes relatives aux applications de surveillance côté bord;
- d) demander à l'OACI d'achever l'élaboration des normes de séparation ADS-B en vue de la prestation de services de séparation dans le cadre du contrôle de la circulation aérienne;
- e) demander à l'OACI d'ajouter aux SARP sur l'ADS-B des prescriptions relatives à la précision et à l'intégrité des données de position ADS-B pour appuyer les normes de séparation ADS-B.

— FIN —