



NOTE DE TRAVAIL

**RÉUNION RÉGIONALE SPÉCIALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (RAN)
AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)**

Durban (Afrique du Sud), 24 – 29 novembre 2008

Point 6 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la navigation aérienne, visant à améliorer l'efficacité du système de navigation aérienne (Comité sur l'efficacité)

**NÉCESSITÉ D'UN SYSTÈME RÉGIONAL COMPLET DE PLANIFICATION
DE LA NAVIGATION AÉRIENNE**

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

SOMMAIRE

Le présent document souligne la nécessité, pour la Région AFI, d'un système régional complet de planification de la navigation aérienne, fondé sur les performances, et capable d'orienter les États et les partenaires de l'industrie aérienne afin d'assurer l'uniformité et l'efficacité des activités de planification et de mise en œuvre. Ce système complet devrait tenir compte des besoins des usagers.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 2.

1. INTRODUCTION

1.1 Le Plan de navigation aérienne de l'OACI (ANP) pour la Région Afrique-océan Indien (AFI) (Doc 7474) énonce des critères applicables aux systèmes de navigation aérienne, qui doivent être respectés par les États et l'industrie aérienne, afin d'assurer la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans la région. Le plan de navigation aérienne existant correspond à une approche fondée sur les systèmes, qui a maintenant fait place à l'approche fondée sur les performances. Cela s'applique aussi à la structure du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG) et à ses organismes auxiliaires.

Limites de l'ANP AFI

1.2 Bien que l'actuel ANP AFI contienne des critères dans tous les domaines de la navigation aérienne, ces critères doivent être complétés ou mis à jour dans certains secteurs, tels que la surveillance aéronautique et le système mondial de navigation par satellite (GNSS).

Surveillance aérienne

1.2.1 Les critères actuels établis par APIRG/13 (2001) se limitent aux opérations en-route. Il n'y a pas de critère de surveillance pour les zones de contrôle terminales et les aéroports, ni pour la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B).

GNSS

1.2.2 L'actuelle stratégie GNSS AFI a été mise à jour par la conférence APIRG/14 (2003) et ne répond plus aux besoins des usagers en matière d'approche avec guidage vertical. L'IATA a clairement signifié à la conférence APIRG/15 (2005) son opposition à la mise en œuvre d'un système de renforcement satellitaire (SBAS) dans la Région AFI, parce que l'industrie ne croit pas que de tels coûts soient justifiés. Par conséquent, il est préoccupant de constater que la stratégie GNSS AFI continue de faire référence au Service européen de navigation par complément géostationnaire (EGNOS/SBAS) comme on peut le voir dans le tableau ci-dessous.

Tableau: Aperçu de la stratégie GNSS AFI

Stratégie GNSS AFI				
Échelle de temps	Phase I		Phase II	Phase III
	2000-2005		2006-2011	2012-2017
Certification	GNSS de base	GNSS de base	de en-route à LPV (APV-1)	de en-route à CAT I
Océanique/en-route		GPS	GPS avec EGNOS	GNSS long-terme
Continental/en-route		GPS	GPS avec EGNOS	GNSS long-terme
Terminale	GPS		GPS avec EGNOS	GNSS long-terme
Approche et atterrissage	(GPS/Baro) NPA		LPV (APV-1) SBAS	SBAS CAT I CAT I GBAS CAT II/III GBAS

1.2.3 Toute orientation ou planification dans les domaines mentionnés précédemment devrait faire l'objet d'une étude de rentabilité. Les États et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) prennent de nombreuses initiatives (Radar secondaire de surveillance (SSR), Surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C), ADS-B/Émetteur-récepteur à accès universel (ADS-B/UAT), ADS-B *Extended Squitter* (ADS-B ES), SBAS, etc.). Ces initiatives ne sont pas coordonnées et leur rentabilité n'est pas démontrée.

1.2.4 De plus, étant donné la nécessité d'assurer la cohérence entre les critères opérationnels (i.e. les applications ATM) et les infrastructures de soutien correspondantes, il faudrait davantage de coordination entre les organismes auxiliaires de l'APIRG concernés par les systèmes.

Mise en œuvre des initiatives du plan mondial (GPI)

1.2.5 La cinquième réunion du Groupe consultatif ALLPIRG (ALLPIRG/5, mars 2006) a adopté la Conclusion 5/2 sur la mise en œuvre des initiatives du plan mondial. Le texte de la Conclusion 5/2 est reproduit en **Appendice**. Pour assurer la planification et la mise en œuvre des initiatives GPI, il faut revoir les données qui figurent dans les tableaux de l'ANP de façon à faciliter l'intégration des GPI au processus de planification et à optimiser leur utilité dans la base de données ANP interrogeable. L'Exposé des besoins fondamentaux de l'exploitation et des critères de

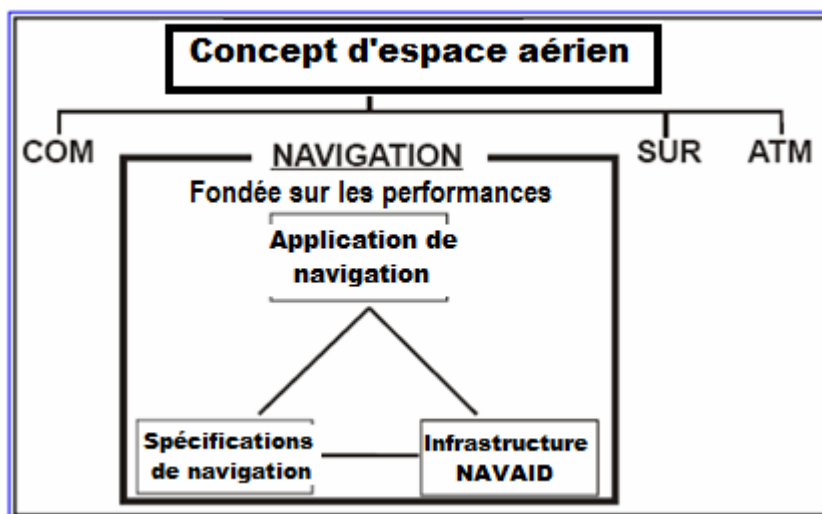
planification (BORPC) contenu dans l'ANP devrait aussi être mis en concordance et évalué par rapport aux initiatives GPI.

Mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN)

1.2.6 L'actuel Manuel PBN de l'OACI (Doc 9613) reconnaît que selon l'approche traditionnelle, toute nouvelle technologie est associée à un ensemble de critères spécifiques concernant la marge de franchissement d'obstacles, la séparation des aéronefs, les aspects opérationnels (tels que les procédures d'arrivée et d'approche), ainsi que la formation opérationnelle des équipages et des contrôleurs aériens. Cette ancienne approche exige des efforts et des dépenses inutiles de la part des États, des compagnies aériennes et des fournisseurs de services de navigation aérienne.

1.2.7 La PBN élimine la nécessité d'investissements redondants liés à l'élaboration des critères du système, aux modifications opérationnelles et à la formation. Plutôt que d'adapter une opération à un système particulier, la PBN fait en sorte que l'opération est définie selon les objectifs opérationnels, et les systèmes disponibles sont ensuite évalués pour déterminer s'ils offrent le soutien adéquat.

1.2.8 La mise en œuvre de la PBN comporte, entre autres, des considérations sur les spécifications de navigation choisies, l'infrastructure de navigation associée, les communications, la surveillance, le franchissement des obstacles et l'espacement des routes, les exigences des utilisateurs, etc. C'est pourquoi la PBN contribue à un système de planification de la navigation aérienne plus cohérent.



Concept de la navigation fondée sur les performances

1.2.9 Étant donné les avantages de la PBN, l'IATA a mis au point du matériel d'orientation pour l'obtention des approbations opérationnelles et de navigabilité pour les spécifications de navigation PBN, à l'intention des États et des exploitants d'aéronefs, et a lancé des projets pilotes dans différentes régions du monde (par exemple, le projet PBN de Cape Town) en vue d'une mise en œuvre rapide de la PBN.

1.2.10 Tandis que les partenaires de la Région AFI collaborent à la mise en œuvre de la PBN, il sera essentiel de compléter la mise en œuvre du système WGS-84. Comme il s'agit également d'une exigence de sécurité, il sera important d'identifier les carences du système WGS-84 et de collaborer à sa mise en œuvre complète.

Recommandation 6/x – Nécessité de réviser le Plan régional de navigation aérienne pour la Région AFI

Il est recommandé que le Plan de navigation aérienne pour la Région AFI soit révisé afin d'inclure des orientations complètes à l'intention des États, des fournisseurs de services de navigation aérienne et des utilisateurs, concernant la planification et la mise en œuvre d'un système de navigation fondée sur les performances couvrant toutes les phases de vol.

Recommandation 6/x – Réorganisation de l'APIRG

Il est recommandé que l'APIRG soit réorganisé pour que ses activités de planification et de mise en œuvre correspondent aux GPI de l'OACI.

2. SUITE À DONNER

2.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note du contenu de ce document, incluant les projets pilotes de l'IATA en vue d'une mise en œuvre rapide des opérations PBN ; et à
- b) adopter les recommandations formulées au paragraphe 1.2.10.

APPENDICE

ALLPIRG/5

Conclusion 5/2 – Mise en œuvre des Initiatives du plan mondial (GPI)

Considérant que le processus de planification et de mise en œuvre de l'infrastructure de navigation aérienne évolue vers une approche fondée sur les performances plutôt que sur les systèmes, il est recommandé que les Groupes régionaux de planification :

- a) notent que le Plan mondial est un élément important du développement des plans régionaux et nationaux et qu'il fournit, de concert avec le concept opérationnel ATM mondial, une architecture efficace pour la mise en place d'un système ATM mondial harmonisé et uniforme ;
- b) déterminent les initiatives GPI qui correspondent le mieux aux plans de mise en œuvre établis dans leurs régions respectives ;
- c) choisissent les GPI les plus appropriés pour l'atteinte des objectifs de leur région tout en poursuivant le travail déjà entrepris ;
- d) mettent en œuvre des GPI qui tiennent compte des initiatives prises dans les autres régions, afin que les programmes de travail soient harmonisés et qu'on puisse élaborer des plans nationaux et régionaux qui faciliteront la mise en place d'un système ATM mondial ;
- e) utilisent les outils de planification en tant que mécanisme commun de planification et de mise en œuvre, assurant ainsi la coordination et l'intégration au plan mondial ; et
- f) inscrivent à l'ordre du jour de chaque réunion PIRG un examen des progrès accomplis et des défis qui se présentent en rapport avec la mise en œuvre des GPI, en utilisant une référence commune.

— FIN —