

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Première réunion du Sous-groupe de l'infrastructure et de la gestion de l'information d'APIRG (IIM/SG/1)
(Nairobi, Kenya, 27-30 juin 2017)

4.3. Infrastructure et système de Communication, Navigation, Surveillance et Spectre**4.3.3 Besoins de navigation aéronautique à l'appui des services ATM****Carences et besoins de navigation aérienne dans la Région AFI**

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ

La présente note de travail présente les besoins de navigation aéronautique à l'appui de la fourniture des services ATM.

La suite à donner par la réunion se trouve au paragraphe 3 :

RÉFÉRENCE(S):

- Doc 9750, *Plan mondial de navigation aérienne*
- Doc 7474, *Plan AFI de navigation aérienne*
- Rapport de la 7^e Réunion régionale de navigation aérienne pour l'Afrique et l'Océan Indien
- Rapport de la 8^e Réunion SP AFI/RAN 8
- Rapport des réunions d'APIRG
- Rapport de la réunion pour la création du Sous-groupe IIM d'APIRG.

Objectif(s) stratégique(s) connexe(s) de l'OACI : **A** – Sécurité ; **B** – Capacité et efficacité de la navigation aérienne ; **D** – Développement économique du transport aérien ; et **E** – Protection de l'environnement.

Indicateurs de performance clés et modules du Bloc 0 de l'ASBU connexes : Tous applicables aux domaines AIM, CNS et MET

1. INTRODUCTION

1.1 En général, les réunions d'APIRG tenues tous les 18 mois font régulièrement le point sur la mise en œuvre du Plan de navigation aérienne, et dans le domaine de la navigation, identifient les carences en matière de navigation aéronautique et en conséquence, actualisent la stratégie régionale en ce qui concerne les nouveaux besoins ATM.

2. ANALYSE

2.1 Les besoins de navigation aéronautique à l'appui des services ATM définis par la septième Réunion régionale de navigation aérienne Afrique-Océan Indien (tenue à Abuja au Nigéria du 12 au 23 mai 1997) ont été examinés en détail dans le Plan régional AFI révisé. Les besoins opérationnels et techniques, et de performance ont été identifiés en ce qui concerne les aides conventionnelles à la navigation et le Système mondial de navigation par satellite (GNSS).

2.1.1 Aides de radionavigation aéronautique conventionnelles

Les aides de radionavigation conventionnelles nécessaires à la mise en œuvre de la navigation basée sur les performances sont :

- a) ILS, VOR, DME et NDB – pour la navigation en route, en zone terminale, en approche et à l’atterrissage
- b) DME aligné sur ILS (DME doit remplacer pour la composante radiobalise de l’ILS)
- c) DME doit être déployé ensemble avec VOR
- d) Les NDB sont découragés – Les besoins de navigation en route doivent être satisfaits avec les installations VOR/DME, les NDB doivent être retirés lorsque le VOR ou le VOR/DME recommandé est installés.

2.1.3 Système mondial de navigation par satellite (GNSS)

La mise en œuvre du GNSS de base en route dans les espaces aériens continentaux et océaniques éloignés permettra la mise en œuvre des aides à la navigation et de la RNP et une mise en œuvre facilitée de la PBN avec tous les avantages attendus. La mise en œuvre du GNSS renforcé en coordination avec tous les besoins des utilisateurs renforcera le bien-fondé systèmes d’atterrissage et améliorera la disponibilité, la précision et la flexibilité des opérations d’approche et d’atterrissage.

2.1.3.1 Critères de mise en œuvre du système de renforcement satellitaire (SBAS)

Les critères de mise en œuvre du SBAS sont les suivants :

- 1) La nécessité d’une analyse coûts-avantages indépendante (cf. conclusion 17/29 d’APIRG) ;
- 2) Se conformer pleinement aux exigences techniques de l’OACI (normes et pratiques recommandées)
- 3) L’accord entre les parties prenantes sur les analyses coûts-avantages préalablement à la mise en œuvre au cas par cas
- 4) L’application du principe utilisateur-payeur à travers tous les secteurs (les utilisateurs SBAS). Les autorités nationales doivent éviter une subvention des utilisateurs non aéronautiques du SBAS

2.2 Carences de la navigation aéronautique dans la Région AFI

2.2.1 Les Sous-groupes d’APIRG identifient régulièrement des carences dans le domaine de la navigation et l’APIRG invite les administrations/organisations à y remédier dans un délai fixé de commun accord.

2.2.2 Le tableau des carences dans le domaine de la navigation joint en appendice à la présente note de travail a été élaboré sur la base des informations disponibles.

3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Prendre note des informations fournies dans la présente note de travail et qui rappellent les besoins de navigation aéronautique à l’appui des services ATM;



- b) Identifier d'autres besoins à évaluer par le Sous-groupe IIM d'APIRG ;
- c) Mettre à jour le tableau des carences de navigation dans la Région AFI ci-joint en appendice ;
- d) Convenir sur d'autres actions à mettre en œuvre dans les domaines de la planification et de la mise en œuvre.

---FIN---