



A37-WP/356
TE/176
2/10/10

ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 36 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 36 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission technique pour examen.

Point 36 : NextGen et SESAR dans le cadre du système ATM mondial

36.1 La Commission examine la note A37-WP/13 dans laquelle le Conseil décrit à grands traits les activités depuis la dernière session de l'Assemblée en donnant des statistiques sur les progrès de la planification de la navigation fondée sur les performances (PBN) à l'échelon des régions et des États. Alors que toutes les régions de l'OACI ont présenté leurs plans régionaux, seuls deux tiers des États ont fait de même. L'OACI a lancé un mécanisme de mesure de la planification à l'échelle mondiale. La base des données de ce mécanisme a montré que l'application de la PBN se généralise régulièrement mais lentement. Cette lenteur peut être attribuée à la complexité de la PBN et au temps dont les États ont besoin pour bien comprendre les problèmes de mise en œuvre en jeu ainsi qu'au manque de ressources au sein de l'OACI.

36.2 La Commission note que tous les aéronefs ne peuvent pas être aisément dotés de moyens leur permettant d'appliquer les procédures d'approche avec guidage vertical (APV), mais peuvent suivre la trajectoire qui leur est affectée par guidage latéral uniquement. Il est donc proposé dans cette note de modifier la Résolution A36-23 de manière à y inclure une spécification sur une ligne minimale de navigation latérale (LNAV) dans chaque procédure APV. Dans sa note A37-WP/148, l'Australie traite de la même question, mais demande que la résolution soit aussi amendée par la mention de la nécessité de procédures avec LNAV seulement quand des conditions particulières de l'exploitation ne peuvent être satisfaites, ce que le Comité accepte.

36.3 Il est indiqué dans la note A37-WP/13 que les approches alignées sur piste avec LNAV seulement qui sont proposées sont quelque vingt cinq fois plus sûres que les approches directes, alors que si l'on ajoute une forme de guidage vertical, la marge de sécurité est accrue d'un facteur huit. C'est pourquoi l'avantage initial pour la sécurité justifie la mention d'une étape intermédiaire dans la résolution.

36.4 L'IFALPA et le Venezuela appuient l'amendement proposé, à condition qu'il ne donne pas l'impression que les approches avec LNAV seulement justifient le report de la mise en œuvre intégrale de l'APV.

36.5 À l'issue de ce débat, la Commission soumet les résolutions ci-après, à l'adoption de la Plénière :

Résolution 36/1 : Objectifs mondiaux pour la navigation fondée sur les performances

L'Assemblée,

Considérant que l'objectif premier de l'OACI est de veiller au fonctionnement sûr et efficace du système mondial de navigation aérienne,

Considérant que l'amélioration des performances du système de navigation aérienne sur une base harmonisée à l'échelle mondiale nécessite la collaboration active de toutes les parties prenantes,

Considérant que la onzième Conférence de navigation aérienne a recommandé que l'OACI se charge sans plus attendre des questions associées à l'introduction de la navigation de surface (RNAV) et de la qualité de navigation requise (RNP),

Considérant que la onzième Conférence de navigation aérienne a recommandé que l'OACI élabore des procédures RNAV s'appuyant sur le système mondial de navigation par satellite (GNSS) pour les aéronefs à voilure fixe, de façon à assurer une grande précision de maintien de la route et de la vitesse pour maintenir la séparation dans les courbes et permettre plus de flexibilité dans la mise en séquence des aéronefs en approche,

Considérant que la onzième Conférence de navigation aérienne a recommandé que l'OACI élabore des procédures RNAV s'appuyant sur le GNSS pour les aéronefs à voilure fixe et les aéronefs à voilure tournante, afin de permettre d'abaisser les minimums d'exploitation dans les environnements riches en obstacles ou comportant d'autres contraintes,

Considérant que la Résolution A33-16 demandait au Conseil de mettre sur pied un programme destiné à encourager les États à mettre en œuvre des procédures d'approche avec guidage vertical (APV) utilisant les données du GNSS ou du DME/DME, conformément aux dispositions de l'OACI,

Reconnaissant que les aéroports n'ont pas tous l'infrastructure nécessaire pour appuyer les opérations APV et que les aéronefs ne sont actuellement pas tous capables d'exécuter des opérations APV,

Reconnaissant que beaucoup d'États disposent déjà de l'infrastructure appropriée et d'aéronefs capables d'exécuter des approches directes avec guidage latéral (approches avec LNAV) fondées sur les spécifications RNP et qu'il est démontré que les approches directes sont nettement plus sûres que les approches indirectes,

Reconnaissant que le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde a identifié des initiatives en matière de sécurité dans le monde (GSI) visant essentiellement l'élaboration d'une stratégie en matière de sécurité pour l'avenir comprenant notamment l'utilisation efficace de la technologie destinée à renforcer la sécurité, l'adoption systématique des meilleures pratiques de l'industrie, l'alignement des stratégies mondiales de l'industrie en matière de sécurité et l'homogénéité dans la supervision réglementaire,

Reconnaissant que le Plan mondial de navigation aérienne a identifié des initiatives de plan mondial (GPI) visant essentiellement l'incorporation de fonctions évoluées de navigation dans l'infrastructure du système de navigation aérienne, l'optimisation des régions de contrôle terminales par l'emploi de techniques améliorées de conception et de gestion, l'optimisation des régions de contrôle terminales par la mise en œuvre de SID et de STAR RNP et RNAV et l'optimisation des régions de contrôle terminales pour assurer des opérations aériennes plus économiques en carburant par l'utilisation de procédures d'arrivée fondées sur le FMS,

Reconnaissant que l'élaboration continue de spécifications de navigation divergentes aura des incidences négatives sur le plan de la sécurité et de l'efficacité pour les États et l'industrie,

Notant avec satisfaction que les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) ont achevé les plans régionaux de mise en œuvre de la PBN,

Reconnaissant que les États n'ont pas tous élaboré un plan de mise en œuvre de la PBN pour la date cible de 2009,

1. *Prie instamment* tous les États de mettre en œuvre des routes de services de la circulation aérienne (ATS) et des procédures d'approche RNAV et RNP conformes au concept PBN de l'OACI, énoncé dans le *Manuel de la navigation fondée sur les performances* (Doc 9613) ;

2. *Décide* :

a) que les États mettront au point d'urgence un plan de mise en œuvre de la PBN pour réaliser :

1) la mise en œuvre de la RNAV et de la RNP (s'il y a lieu), pour les zones en route et les zones terminales, conformément aux échéances et aux étapes intermédiaires établies ;

2) la mise en œuvre de procédures d'approche avec guidage vertical (APV) (baro-VNAV et/ou GNSS renforcé), y compris des minimums LNAV seulement, pour toutes les extrémités de pistes aux instruments, soit comme approche principale, soit comme procédure de secours pour les approches de précision d'ici 2016, les étapes intermédiaires étant établies comme suit : 30 % d'ici 2010, 70 % d'ici 2014 ;

3) la mise en œuvre de procédures d'approche directes avec LNAV seulement, à titre d'exception par rapport à 2) ci-dessus, pour les pistes aux instruments des aérodromes auxquels aucun calage altimétrique n'est disponible et auxquels n'existe aucun aéronef de masse maximale certifiée au décollage de 5 700 kg ou plus qui soit doté de l'équipement permettant les procédures APV ;

b) que l'OACI établira un plan d'action coordonné pour aider les États à mettre en œuvre la PBN et pour veiller à l'élaboration et/ou à la tenue à jour de SARP, de procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et d'éléments indicatifs, notamment une méthodologie d'évaluation de la sécurité, qui soient harmonisés à l'échelle mondiale pour continuer à répondre aux exigences opérationnelles ;

3. *Prie instamment* les États d'introduire dans leur plan de mise en œuvre de la PBN des dispositions pour la mise en œuvre de procédures d'approche avec guidage vertical (APV) sur toutes les extrémités de pistes servant à des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est de 5 700 kg ou plus, conformément aux échéances et aux étapes intermédiaires établies ;

4. *Charge* le Conseil de présenter un rapport sur l'état de la mise en œuvre de la PBN à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, selon les besoins ;

5. *Demande* aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) d'inscrire à leur programme de travaux l'examen de l'état de mise en œuvre de la PBN dans les États par rapport aux plans de mise en œuvre définis et de signaler annuellement à l'OACI toute carence éventuelle ;

6. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A36-23.

36.6 La Commission examine la note A37-WP/15 dans laquelle le Conseil explique les moyens que l'OACI applique pour prévoir et entreprendre la rédaction des normes relatives au programme NextGen/SESAR. Elle doit aborder la question de façon novatrice pour pouvoir élaborer les normes appropriées en temps voulu et pour que cette méthode puisse être appliquée dans tous les plans futurs de modernisation de l'ATM. La Commission convient que cette méthode devrait être décrite en détail dans le Plan mondial de navigation aérienne, pour que les États puissent l'appliquer.

36.7 La Commission soumet à l'adoption de la Plénière la résolution ci-après :

Résolution 36/2: Planification mondiale de l'OACI en vue de la sécurité et de la durabilité

L'Assemblée,

Considérant que l'amélioration de l'efficacité des activités aéronautiques est un élément clé des Objectifs stratégiques de l'OACI,

Ayant adopté la Résolution A35-15, qui est un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et des systèmes de communication, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM),

Notant que le Conseil a accepté, le 30 novembre 2006, la nouvelle version du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

Reconnaissant que de nombreux États élaborent des plans de nouvelle génération pour leur propre modernisation de la navigation aérienne,

1. *Charge* le Conseil d'amender le GANP de façon à y inclure un cadre qui permettra à l'OACI d'analyser facilement les incidences des plans de modernisation de la navigation aérienne des États sur le système mondial puis de prendre toute mesure qui sera nécessaire pour assurer l'harmonisation mondiale ;

2. *Demande* aux États, aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et à l'industrie aéronautique de suivre les orientations du GANP dans leurs activités de planification et de mise en œuvre ;

3. *Prie instamment* les États contractants, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à une mise en œuvre coordonnée du GANP, en évitant les doubles emplois ;

4. *Prie instamment* les États qui élaborent des plans de nouvelle génération pour leur propre modernisation de la navigation aérienne de communiquer leurs plans en temps utile à l'OACI pour examen et évaluation afin d'assurer la compatibilité et l'harmonisation mondiales ;

5. *Charge* le Conseil de veiller à ce que le GANP soit tenu constamment à jour en fonction des faits nouveaux dans les domaines opérationnel et technique, en étroite collaboration avec les États et les autres parties prenantes.

36.8 La Commission examine la note A37-WP/179 dans laquelle la Chine décrit ses progrès et ses plans concernant la mise en œuvre du GNSS et de la PNB. Elle demande aussi à l'OACI d'inclure dans l'Annexe 10 des dispositions relatives au système GNSS chinois appelé BeiDou (COMPASS) pour assurer une future transition harmonisée, sûre, efficace par rapport à ses coûts et sans solution de continuité.

36.9 La Commission prend note des propositions de la note A37-WP/179 et convient de les renvoyer au Conseil pour qu'il les inscrive au programme des travaux du prochain triennat quand le financement SAFE deviendra disponible.

36.10 La Commission note qu'à mesure de la progression vers la formulation de SARP concernant la méthode fondée sur les performances, il faudra peut-être amender l'Annexe 10 pour des raisons d'harmonisation et d'interopérabilité et, par conséquent, pareilles normes d'interopérabilité seront portées à l'attention de l'OACI de la manière habituelle. Le Président clôt alors les débats sur cette note de travail.

36.11 La Commission examine la note A37-WP/184, présentée elle aussi par la Chine, qui contient des renseignements sur le système GNSS BeiDou (COMPASS), note dans laquelle sont décrits son historique ainsi que ses améliorations et développement proposés. La Commission note la mise au point des systèmes COMPASS par la Chine et reconnaît que si nécessaire des éléments appropriés seront inclus dans les documents de l'OACI pour assurer l'interopérabilité avec le système GNSS mondial.

36.12 La Commission examine ensuite la note A37-WP/202 dans laquelle la Fédération de Russie décrit le grand nombre de programmes de modernisation ATM actuellement en cours ou en phase finale de planification, et craint que ce grand nombre nuise gravement à l'interopérabilité si ces programmes ne sont pas supervisés comme il convient. L'OACI est instamment invitée à coordonner la recherche et le développement des divers programmes ATM afin de déceler au plus tôt leurs différences éventuelles.

36.13 La Fédération de Russie demande aussi à l'OACI de créer un organe spécial qui coordonnera les activités de modernisation ATM menées par les États, surtout pour examiner les problèmes communs et forger un accord entre les États.

36.14 La Commission note que les mesures prises par l'OACI pour élaborer des normes fondées sur les performances portent sur de nombreux points mentionnés dans la note et que les activités telles que les tables rondes sur l'élaboration des normes et la mise à jour prévue du Plan mondial de navigation aérienne porteront sur la création d'un organe spécial qui serait chargé de coordonner les programmes des États relatifs à la modernisation de l'ATM.

36.15 Il est indiqué que la coopération inter et intrarégionale est particulièrement importante dans ce contexte.