



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 32 : Navigation aérienne — Politique

VUES ET INITIATIVES DE LA CHINE CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN MONDIAL DE LA NAVIGATION AÉRIENNE ET DU PLAN ASIE-PACIFIQUE D'ATM SANS DISCONTINUITÉ

(Note présentée par la Chine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12), tenue au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à Montréal, du 19 au 30 novembre 2012, a examiné et adopté le Plan mondial de navigation aérienne (Doc 9750, GANP) révisé, quatrième édition. La 24^e réunion du Groupe régional Asie-Pacifique de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (APANPIRG), tenue au bureau régional Asie-Pacifique à Bangkok, du 24 au 26 juin 2013, a approuvé le Plan Asie-Pacifique d'ATM sans discontinuité (version 1.0), élaboré par le Groupe de planification Asie-Pacifique de l'ATM sans discontinuité. La Chine accorde une grande importance au Plan mondial de navigation aérienne et au Plan Asie-Pacifique d'ATM sans discontinuité, et soutient activement les deux plans. En vue de les promouvoir, la Chine adoptera des mesures plus robustes et coopérera activement avec l'OACI et les pays de l'Asie-Pacifique afin d'en faciliter la mise en œuvre.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à recommander que l'OACI :

- a) appuie le Plan Asie-Pacifique d'ATM sans discontinuité ;
- b) fournisse des orientations et une assistance à la région Asie-Pacifique, en particulier aux pays en développement, pour les aider à mettre en œuvre les ASBU.

1. INTRODUCTION

1.1 La douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12), tenue au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à Montréal, du 19 au 30 novembre 2012, a examiné et adopté le Plan mondial de navigation aérienne (Doc 9750, GANP) révisé, quatrième édition. Il a été convenu que les mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et les feuilles de route techniques correspondantes, qui constituent des composantes du Plan mondial de navigation aérienne, forment une précieuse trousse à outils pour la mise en œuvre.

¹ Version chinoise fournie par la République populaire de Chine

1.2 Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI est un cadre général englobant quelques principes clés de politique en matière de d'aviation et qui a pour but d'aider les régions, sous-régions et États de l'OACI à établir leurs plans de navigation aérienne régionaux et nationaux respectifs. L'objectif du GANP est, tout en améliorant la sécurité ou au moins en la maintenant au même niveau, de renforcer la capacité et l'efficacité du système aéronautique mondial. Le GANP comprend également quelques stratégies se rapportant à d'autres objectifs stratégiques de l'OACI. Le Plan mondial de navigation aérienne est composé d'un cadre de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), de modules ASBU et, en particulier, de feuilles de route techniques sur divers domaines techniques tels que les communications, la surveillance, la navigation, la gestion de l'information, l'avionique, etc.

1.3 La quatrième réunion du Groupe de planification Asie-Pacifique de l'ATM sans discontinuité (APSAPG/4) s'est tenue à Hong Kong, Chine, du 3 au 7 juin 2013. Après avoir examiné et révisé le plan en question, cette réunion l'a finalisé (version 1,0).

1.4 La 24^e réunion du Groupe régional Asie-Pacifique de planification et de mise en œuvre (APANPIRG/24), tenue au bureau régional Asie-Pacifique à Bangkok, du 24 au 26 juin 2013, a approuvé la version 1,0 du Plan Asie-Pacifique d'ATM sans discontinuité, soumise par le groupe de planification qui en était chargé.

1.5 L'objectif du Plan Asie-Pacifique d'ATM sans discontinuité est de faciliter des opérations ATM sans solution de continuité dans la région Asie-Pacifique, en élaborant et en mettant en œuvre des résolutions ATM permettant d'assurer la sécurité et l'efficacité du transport aérien. Le Plan fournit un cadre, notamment les objectifs et les priorités de mise en œuvre, en vue d'assurer une transition vers un environnement ATM homogène, afin de répondre aux besoins de performance futures.

2. VUES DE LA CHINE SUR LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE ET DU PLAN ASIE-PACIFIQUE D'ATM SANS DISCONTINUITÉ

2.1 La Chine appuie les méthodes de mise à niveau par blocs du système de l'aviation et le Plan mondial de navigation aérienne révisé. Dans ce cadre, elle accélérera la planification de l'évolution stratégique du système ATM pour l'aviation civile chinoise.

2.2 La Chine a activement participé à l'élaboration du Plan Asie-Pacifique d'ATM sans discontinuité et en soutient la mise en œuvre.

3. MESURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE ET DU PLAN ASIE-PACIFIQUE D'ATM SANS DISCONTINUITÉ

3.1 La Chine a réalisé des examens et des études approfondies au sujet du Plan mondial de navigation aérienne et des ASBU.

3.2 Après avoir achevé la comparaison du Plan mondial de navigation aérienne et des ASBU avec son plan actuel de développement du système de navigation aérienne, la Chine établira des stratégies et des plans en vue de la mise en œuvre des ASBU en Chine.

3.3 Après la validation et les études du système et compte tenu des exigences en matière de performance qu'imposera l'évolution du système ATM en Chine, nous établirons un plan de mise en œuvre du Plan Asie-Pacifique d'ATM sans discontinuité en Chine et soumettrons le premier rapport de mise en œuvre avant le 1^{er} mars 2014.

3.4 La Chine continuera de mettre en œuvre et de déployer les modules du Bloc 0 tels que la navigation fondée sur les performances (PBN) et la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B). Actuellement, 30 % des régions terminales d'aéroports chinois ont mis en œuvre des procédures RNAV fondées sur la Baro-VNAV. Conformément à la feuille de route relative à la mise en œuvre de la PBN en Chine, les opérations RNAV-1 et RNP-1 seront mises en œuvre dans toutes les régions terminales, et toutes les pistes équipées de systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS/DME) pourront accueillir des approches RNP d'ici 2016. Pour ce qui est de la mise en œuvre de l'ADS-B, la Chine a déjà un plan à cet effet. Dans quelques régions dépourvues de contrôle radar, l'ADS-B est déjà utilisée pour certaines applications. Conformément au Plan, d'ici 2020, une surveillance ADS-B sera possible dans l'intégralité de l'espace aérien national. Entretemps, la Chine mènera des activités de recherche, de développement et de validation concernant les modules du Bloc 1 afin de paver la voie de leur évolution future.

4. RECOMMANDATIONS

4.1 L'automatisation du système ATM est un facilitateur essentiel si on veut que le futur système de navigation aérienne prenne en charge des concepts opérationnels tels que les opérations basées sur trajectoire. Les exigences en matière d'automatisation du système ATM qui sont énoncées dans le Plan Asie-Pacifique d'ATM sans discontinuité ne sont mentionnées ni dans les feuilles de route techniques des ASBU ni dans le Plan mondial de navigation aérienne. Il est recommandé que l'OACI élabore dès que possible des feuilles de route complémentaires pour l'automatisation du système ATM.

4.2 Au cours des 20 prochaines années, la région Asie-Pacifique connaîtra la croissance du trafic aérien mondial la plus rapide par rapport au reste du monde. En raison des ASBU, les pays de cette région devront faire face à des pressions pour répondre aux besoins de l'industrie du transport aérien en termes de sécurité, de capacité, d'efficacité et de viabilité environnementale. Toutefois, compte tenu de facteurs tels que la diversité sur les plans culturel, économique et technologique, il sera difficile pour la région Asie-Pacifique de réaliser l'homogénéité et l'interopérabilité de son système régional de navigation aérienne. Il est recommandé que l'OACI soutienne le Plan Asie-Pacifique d'ATM sans discontinuité et qu'elle fournisse des orientations et une assistance à la région Asie-Pacifique, en particulier aux pays en développement, pour la mise en œuvre des ASBU.