



UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS

Assemblée Générale
du 23 novembre 2016

NOTE IV - POINT NAVIGATION AERIENNE

Application du plan PBN et retrait des ILS (point au 1^{er} novembre 2016)

La rétrocession des ILS (Instrument landing System) de catégorie 1 (Cat I) sur les aérodromes est un processus engagé par la DSNA (Direction de la Navigation Aérienne) depuis quatre ans (2012) dans le cadre de la mise œuvre du plan PBN (*Performance Based Navigation*). Ce projet visait à identifier un réseau minimal d'aérodromes pour lesquels serait poursuivi, par la DSNA, le maintien en condition opérationnel des ILS.

L'Etat avait identifié 50 aérodromes pour lesquels l'ILS n'était pas indispensable à maintenir en fonctionnement. Dans ce cas, la DSNA avait proposé deux solutions, soit L'utiliser à la charge de l'exploitant, soit l'arrêter et le démonter à sa charge.

Les ILS maintenus en fonctionnement opérationnels par la DSNA constitueraient le réseau minimal nécessaire à assurer la sécurité des vols, notamment en cas de déroutement.

Début 2016, l'arrêt des ILS a débuté avec un objectif de 49 arrêts à la fin de cette année. Plusieurs ILS ont fait l'objet d'une attention particulière en raison de leur situation géographique ou de leur utilisation. L'ILS de l'aérodrome Dole Tavaux a été rajouté au réseau minimal, suite au départ du ministère de la Défense de l'aérodrome de Dijon Longvic. Celui de Saint Nazaire ne sera pas arrêté en raison de l'installation d'un ILS de catégorie supérieur (Cat III) afin s'assurer la continuité de service des vols de l'avion cargo Beluga d'Airbus.

A ce jour, 25 ILS ont été mis hors service, et 5 de plus devraient l'être d'ici la fin décembre.

En résumé, sur les 49 arrêts planifiés :

- 30 arrêts d'ILS sont prévu pour fin 2016,
- 8 ont été transférés aux exploitants d'aérodromes, avec un maintien en exploitation à la charge des exploitants,
- 5¹ sont en cours de transfert aux l'exploitants d'aérodromes

¹ Les 5 ILS en cours de transfert sont : **Rouen** (en raison du changement de gestionnaire en cours, l'ILS serait maintenu à la charge du propriétaire), **Pontoise** (arrêt en cours de discussion, mais à priori maintenu par l'exploitant), **Avignon** (difficultés à arrêter l'ILS en raison de procédures spécifiques à la Défense), **Merville** (le maintien est en cours de discussion à la charge de l'exploitant) et **Caen** (en raison du changement de DSP).

- 7² ILS pour lesquels l'arrêt n'est pas encore planifié en raison de difficultés avec les utilisateurs (Défense, avions de la compagnie aérienne HOP non encore équipés pour réaliser des approches GNSS (LNAV, LPV ou BaroVNAV).

Conformément au déploiement du plan PBN (Performance Based Navigation) des procédures de vol GNSS (Global Navigation Satellite System) sont en cours de déploiement sur l'ensemble des aérodromes IFR (Instrument Flight Rules, c'est-à-dire ayant une procédure d'approche ou de départ aux instruments), en remplacement des ILS arrêtés. L'objectif de la DSNA est de mettre en œuvre l'ensemble de ces procédures de vol pour fin 2018. Ce déploiement concerne les 158 aérodromes équipés de procédures IFR en France.

Projet SOFIA

La DSNA (Direction de la Sécurité de la Navigation Aérienne) a lancé un vaste projet sur 3 ans appelé SOFIA (pour Système Orienté Fourniture d'Information Aéronautique), le 5 octobre 2016, lors d'un forum au siège de la DGAC.

Ce projet vise à moderniser la chaîne de gestion et de production de l'information aéronautique afin de fournir des services à forte valeur ajoutée répondant aux besoins des clients et des usagers (navigateurs professionnels, aviation générale, utilisateurs de drones, exploitants d'aérodromes, sociétés de codage de données,...)

Afin de répondre à un besoin croissant des utilisateurs, et grâce aux évolutions des techniques numériques, un concept innovant a été développé dans le cadre du programme de recherche SESAR (*Single European Sky ATM Research*). Cette nouvelle approche des échanges d'informations est appelée **SWIM** (*System Wide Information Management*).

Le but du concept SWIM est de fournir aux utilisateurs de l'information pertinente, compréhensible et à jour. Cette notion ne se réfère pas à une solution technique, mais plutôt à un niveau global d'interopérabilité et de standardisation qui permet aux utilisateurs et aux fournisseurs de données, d'échanger des flux d'informations sans avoir à utiliser différentes interfaces ou protocoles. La base du concept est une architecture orientée services avec des technologies ouvertes et standards dans un environnement de « cloud ».

Le projet SOFIA, porté par la DSNA, propose de développer ce schéma avec l'aide des utilisateurs.

Les bénéfices attendus sont de 4 ordres :

- moderniser : accès en temps réel à des services de données à valeur ajoutée et fourniture de jeux de données de référence correspondant aux attentes des clients
- sécurité : conformité aux exigences réglementaires européennes en termes de qualité et d'intégrité des données.
- simplification : mise en place de chaînes performantes de transmission numérique.
- exhaustivité : base de données complète grâce à une interopérabilité entre les systèmes.

² Les 7 ILS non encore arrêtés sont **Poitiers** et **Aurillac** (arrêt décalé en raison du non équipement des ATR 42 pour réaliser certaines approches GNSS). Pour **Cherbourg**, **Le Touquet**, **Annecy**, **Lannion** et **Quimper** (des discussions sont en cours entre la DSNA et la Défense en raison d'appareils non équipés).

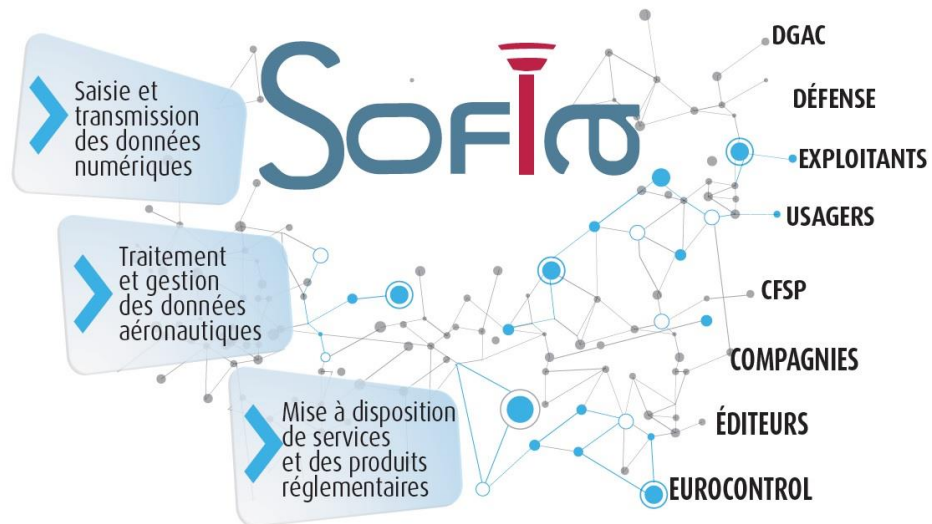
Le déploiement du projet SOFIA s'appuiera sur le travail issu de 4 ateliers (visualisation, accès aux flux de données, aéroports et conception espaces/procédures) avec la participation souhaitée des aéroports.

SOFIA se déploiera en 3 temps :

- Octobre 2016 à janvier 2017 : Etudes préalables par l'intermédiaire d'ateliers
- Janvier 2017 à juillet 2017 : élaboration d'une feuille de route et d'un prototype
- Juillet 2017 à 2020 : déploiement des services de manière incrémentale

Pour les exploitants d'aéroport, ce projet est la suite logique de la mise en œuvre du règlement européen n°73/2010 (ADQ-IR) et permettra une transmission sécurisée des données directement au SIA (service d'information aéronautique).

La France est en avance sur les autres Etats dans la mise en œuvre de ce concept.



Bilan des formations UAF à l'information aéronautique

L'UAF a organisé et financé 6 sessions de formation à l'information aéronautique. Il s'agissait d'une formation ab initio destinée au personnel en charge de la transmission des informations au SIA (service d'information aéronautique) et avait pour but de donner les connaissances minimales sur les principes de base de l'information aéronautique.

Cette formation a été assurée par un prestataire extérieur. Il est à noter que 2 sessions ont été organisées pour les exploitants de la zone pacifique (les Aéroports de Tahiti et de la Nouvelle Calédonie).

	DATE	LIEU	Nombre de participants
SESSION 1	Du 23 au 26 mai 2016	35 rue Vaugelas – 75015 PARIS – Salle D - RDC	21
SESSION 2	Du 20 au 23 juin 2016	35 rue Vaugelas – 75015 PARIS – Salle D - RDC	21
SESSION 3	Du 19 au 22 septembre 2016	35 rue Vaugelas – 75015 PARIS – Salle D - RDC	10
SESSION 4	Du 10 octobre au 13 octobre 2016	35 rue Vaugelas – 75015 PARIS – Salle D - RDC	20
SESSION 5	Du 14 au 17 novembre 2016	Aéroport de Nouméa	12
SESSION 6	Du 18 au 20 novembre 2016	Aéroport de Nouméa	12
Total			96

A ce jour 96 personnes ont été formées.

L'UAF ne reconduira pas ces informations pour l'année 2017.