



NOTE DE TRAVAIL

DOUZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 19 – 30 novembre 2012

Point 1 : Questions stratégiques portant sur le défi de l'intégration, de l'interopérabilité et de l'harmonisation des systèmes à l'appui du concept de « Ciel unique » pour l'aviation civile internationale

1.1 : Plan mondial de navigation aérienne (GANP) — cadre pour la planification mondiale

MÉTHODOLOGIE ET TENEUR DES ASBU

(Note présentée par la Colombie au nom des États de la région SAM)

SOMMAIRE

La nouvelle approche de la méthodologie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) décrite dans le projet de *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750, GANP) pourrait utilement contribuer à atteindre les objectifs stratégiques de la région pour ce qui est de l'amélioration de l'exploitation, des technologies connexes et d'une meilleure évaluation des investissements nécessaires. Cette approche appelle l'établissement d'une métrique comme moyen de mesure de l'incidence sur la mise en œuvre d'une série de possibilités d'amélioration de l'ATM dans la voie d'une harmonisation effective qui permettra d'assurer la continuité de l'espace aérien.

Suite à donner : la Conférence est invitée à convenir de la mesure figurant au § 3.

1. RAPPEL

1.1 Dans le cadre de l'harmonisation et de l'interopérabilité mondiales, la méthodologie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) a été proposée dans des documents qui expliquent les progrès réalisés dans chaque objectif de performance, depuis la fixation des besoins de l'exploitation des modules des blocs accompagnée d'une feuille de route technologique.

1.2 Quand la méthodologie ASBU est appliquée à certains modules du Bloc 0, on s'aperçoit qu'il est essentiel d'établir la métrique qui servira d'instrument de mesure du degré d'incidence positive sur un secteur clé de performance (KPA) particulier.

2. ANALYSE

2.1 Étant entendu qu'une métrique est un moyen de mesurer le degré de progrès réalisé dans une intervention KPA particulière, l'analyse ci-après a été effectuée pour évaluer en termes d'efficacité ou pour servir de référence à la prise de décisions concernant un objectif particulier prévu dans la méthodologie ASBU :

- a) il serait très utile d'ajouter ce qui suit dans chaque métrique, en vue de l'établir complètement :
 - 1) formule ou calcul de la mesure ;
 - 2) fréquence ;
 - 3) unité de mesure ;
 - 4) objectif ;
 - 5) valeur de référence ;
- b) chaque objectif de performance peut contribuer à divers KPA, et beaucoup de KPA peuvent être applicables à divers modules. Il est donc compliqué d'établir la contribution à la mise en œuvre de chaque module d'un KPA uniquement à partir des indicateurs (par exemple possibilités, sécurité, etc.), quand il est possible de quantifier un résultat au moyen d'une métrique.

Ainsi, une augmentation des capacités par rapport à une valeur de référence consistant par exemple à passer de 30 à 35 aéronefs/heure à un aéroport où de nombreuses améliorations sont en cours (BO-105, BO-...), complique l'évaluation de la contribution de chaque module à l'augmentation des capacités qui est mentionnée.

Il convient donc de poursuivre l'étude approfondie de la façon dont la métrique devrait être établie dans la méthodologie ASBU, et de dresser un tableau de la métrique pour que les objectifs opérationnels particuliers puissent être atteints ;

- c) il serait bon aussi de prévoir dans la méthodologie ASBU des exemples déjà utilisés dans chaque module, au moins dans le Bloc 0, pour mieux illustrer l'esprit de sa définition ;
- d) enfin, il faudrait promulguer un mécanisme pour que tous les États puissent y indiquer leur métrique, mettre à jour leurs mesures et, au vu du tableau régional qui serait établi, se faire une bonne idée de l'état de mise en œuvre dans leur région.

3. SUGGESTION DE SUITE À DONNER

3.1 Vu qu'à l'alinéa a) ci-dessus l'approche ASBU est fondée sur des résultats opérationnels et que selon b) il est crucial de procéder à des mesures pour gérer les améliorations de l'ATM en vue de l'harmonisation et de l'interopérabilité régionales (première étape) de l'espace aérien en tant que contribution à leur universalité, la Conférence est invitée à tenir compte de l'analyse de la méthodologie ASBU et des propositions supplémentaires, aux fins de la définition et du calcul de la métrique.