



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

- a) méthodologie ASBU et contenu
- b) feuille de route pour les communications
- c) feuille de route pour la navigation
- d) feuille de route pour la surveillance
- e) feuille de route pour l'avionique
- f) feuille de route pour la gestion de l'information aéronautique (AIM)

STATUT DE LA MISE À NIVEAU PAR BLOCS DU SYSTÈME DE L'AVIATION

(Note présentée par l'Australie)

RÉSUMÉ

La présente note appuie le cadre de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) adopté en principe dans sa forme présentée dans l'ébauche du Plan mondial de navigation aérienne (Plan mondial) annexée à WP/3.

La note de travail appuie l'utilisation des ASBU, lorsqu'ils auront atteint leur forme finale, par les régions et les États pour améliorer leur bilan dans les quatre domaines d'amélioration des performances identifiés et pour promouvoir la compatibilité mondiale par une application cohérente des modules ASBU.

La note de travail souligne le fait que les États vont devoir travailler sur le statut et le contenu de l'ASBU et de ses modules avant que ceux-ci prennent leur forme finale et soient prêts à être adoptés par le Conseil de l'OACI. La Commission de navigation aérienne et des représentants d'un large échantillon des États, devraient participer à cette tâche, en consultation avec le Secrétariat de l'OACI.

La note suggère que pour les régions et les États les objectifs de sécurité de la navigation aérienne, qui découlent du futur plan de sécurité pour l'aviation mondiale, devraient avoir priorité sur les objectifs de capacité et d'efficacité des ASBU.

La note insiste sur le fait que les ASBU ne représentent pas la première étape d'un processus de planification, mais plutôt des outils à utiliser une fois que les plans de sécurité, de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne auront été établis au niveau mondial, et suivis par des plans à l'échelle régionale et au niveau des États. Cette démarche de la planification échelonnée évitera de tomber dans le travers de tenter de résoudre « à la pièce » des problèmes qui s'appliquent pas nécessairement dans certaines régions ou dans certains États.

Suite à donner : la Conférence est invitée à adopter les recommandations formulées au paragraphe 3.3.

1. INTRODUCTION

1.1 Lors de sa 37^e session, l'Assemblée de l'OACI a adopté une résolution (A36/2) prescrivant au Conseil de modifier le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), pour y inclure un cadre permettant à l'OACI d'analyser plus facilement les impacts des plans de modernisation des États sur le système global et de prendre des mesures appropriées en vue de promouvoir une harmonisation mondiale de la navigation aérienne.

1.2 La principale caractéristique de l'ébauche du Plan mondial de navigation aérienne (Plan mondial) diffusée avec le WP/3, est d'appliquer cette résolution en proposant l'adoption de la méthodologie ASBU et des feuilles de route technologiques qui en découlent. Les modules ASBU ont été établis par une équipe technique spécialement constituée travaillant en fonction des besoins de l'Europe et des États-Unis, dans le contexte de préoccupations régionales sérieuses de capacité et d'efficacité.

1.3 Au final, l'introduction de la méthodologie et des modules ASBU constituera un outil très utile pour les régions et les États qui auront à travailler sur les quatre domaines d'amélioration des performances identifiés (opérations aéroportuaires, systèmes et données mondialement interopérables, capacité optimisée et souplesse des vols, trajectoires de vol efficaces) en vue de promouvoir la compatibilité mondiale par une application uniforme des modules ASBU.

2. DISCUSSION

Statut des ASBU

2.1 Les ASBU représentent une étape importante, mais pas la première, du processus de modernisation de la navigation aérienne. Ils devraient être vus comme un outil de développement de la sécurité de la navigation aérienne et des plans de capacités et d'efficacité, basés sur des objectifs, des politiques et des priorités adoptés au niveau mondial sous l'égide de l'OACI, mais appliqués aux niveaux de la Région et de l'État.

2.2 Cette approche de planification échelonnée, c'est-à-dire l'établissement par l'OACI de plans mondiaux séparés pour la sécurité de la navigation aérienne et les aspects de capacité et d'efficacité des opérations devraient permettre de guider les plans de développement régionaux et ceux des États pour éviter une planification « à la pièce » de la navigation aérienne.

2.3 En commençant par établir des objectifs, des politiques et priorités mondiaux, puis régionaux, avec une approche basée sur les performances de la navigation aérienne, les régions et les États seront mieux à même de déterminer la finalité de leurs plans et définir les aspects sur lesquels ils pourront consacrer des ressources limitées, plutôt que de se laisser imposer des solutions technologiques modulaires à des problèmes affectant la navigation aérienne, mais qui ne sont pas nécessairement applicables dans leur cas.

2.4 Dans les plans de navigation des régions et des États, les questions de sécurité, découlant des travaux actuels de l'OACI sur le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde, devront avoir la priorité sur les objectifs des ASBU, essentiellement axés sur les problèmes de capacité et d'efficacité.

2.5 Les États vont devoir continuer de travailler sur le statut de l'approche ASBU, sans perdre de vue les échéances précises indiquées dans l'ébauche du Plan d'amélioration de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne (Plan mondial) diffusée avec le WP/3. À titre d'exemple, la page 26 de l'ébauche du Plan mondial provisoire prévoit pour les « diverses fonctionnalités » du Bloc 0 une échéance de 2013 avec mise en œuvre au cours de la période 2103-2018. Pour un grand nombre d'États, la mise en chantier et l'application de ces diverses fonctionnalités avec un tel horizon de planification semblent extrêmement problématiques.

2.6 Le statut des ASBU du point de vue de leur relation avec l'élaboration des normes et des pratiques recommandées et des mandats de l'OACI doit être clairement établi. La mise en œuvre des SARP

existantes pourra devoir être confirmée comme niveau de base que les États devront avoir atteint, avant même de penser à la réalisation de tous les modules du Bloc 0. Jusqu'ici, le cadre ASBU a été présenté comme une « boîte à outils » dans laquelle les régions et les États pourront choisir pour répondre à leurs futurs besoins individuels.

2.7 Toutefois, l'ébauche de Plan mondial annexée au WP/3 et le système des catégories du WP/25 semblent impliquer que les diverses fonctionnalités vont devoir être mises en œuvre avec des échéances précises et sont classifiées comme « essentielles ».

2.8 Ces tâches nécessiteront la participation de l'ANC et de représentants d'un vaste échantillon des États de la région, ainsi que la collaboration du Secrétariat de l'OACI. Il ne faut cependant pas agir dans la précipitation et le travail ne devrait se poursuivre que lorsque les États auront eu l'occasion d'évaluer l'ébauche du nouveau Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) de l'OACI, car la sécurité est et doit rester la première priorité dans le développement des plans des régions et des États.

Contenu des ASBU

2.9 De nombreux États de la région Asie/Pacifique, et probablement d'autres régions, continuent de souhaiter des améliorations du contenu actuel des modules ASBU. Les modules ASBU devraient donc faire l'objet d'une « révision par les pairs », c'est-à-dire par les autres régions et États qui n'ont pas directement participé à leur élaboration, confiée à des équipes techniques sélectionnées. Les modules ASBU pourraient également être améliorés sur la base d'initiatives tirées du nouveau GASP de l'OACI, lorsqu'il sera finalisé.

2.10 Un autre aspect à prendre en considération est la possibilité de développer dans le futur certains volets des ASBU pour couvrir d'autres domaines d'amélioration des performances en dehors des quatre actuellement proposés (efficacité des trajectoires de vol, capacités et flexibilité des vols optimisées, systèmes et données interopérables au plan mondial, opérations aéroportuaires).

2.11 À titre d'exemple, le *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (Doc 9854) recense actuellement onze aspects de la gestion de la circulation aérienne, dont certains pourraient être adaptés dans des domaines d'amélioration des performances et de développement modulaire, dans le cadre des ASBU.

2.12 En conséquence, la méthodologie ASBU devrait être adoptée dans son principe par l'AN Conf/12, mais il va falloir entreprendre des travaux pour rendre les modules prêts à être utilisés, selon les besoins des niveaux régionaux et nationaux.

3. CONCLUSIONS

3.1 Les ASBU aideront les régions et les États à définir les quatre domaines d'amélioration des performances identifiés et à améliorer la compatibilité mondiale par une application systématique du contenu des modules ASBU.

3.2 Cependant, il reste à améliorer la clarté et la résolution des questions fondamentales sur le statut des ASBU, et à raffiner le contenu des modules pour faciliter leur application et permettre leur mise en œuvre selon les échéances prévues dans les régions et les États du monde entier.

3.3 La Conférence est donc invitée à adopter les recommandations suivantes :

a) que la méthodologie ASBU soit adoptée dans son principe, mais que :

- 1) des travaux complémentaires sur le statut final et le contenu des ASBU seront nécessaires au niveau de la Commission de navigation aérienne et des représentants d'un vaste

échantillon d'États des régions, en étroite consultation avec le Secrétariat de l'OACI, en vue d'aboutir à une version définitive à adopter par le Conseil de l'OACI ; et

- 2) dans leur forme finale, les ASBU seront utiles pour guider les régions et les États dans les quatre domaines d'amélioration des performances identifiés et pour améliorer la compatibilité mondiale par une application cohérente des contenus des modules ASBU ;
- b) que les priorités en matière de sécurité de la navigation aérienne découlant du Plan mondial de navigation aérienne, devront primer sur les objectifs de capacité et d'efficacité des ASBU ;
- c) que les ASBU ne constituent pas la première étape du processus de planification, mais plutôt un ensemble d'outils à utiliser une fois que des plans de sécurité, de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne basés sur des objectifs, des politiques et des priorités convenus, auront été établis à l'échelle mondiale par l'OACI, puis par les régions et les États ;
- d) qu'il est important de suivre une approche de planification échelonnée pour éviter de recourir à des solutions « à la pièce » pour résoudre des problèmes spécifiques qui ne se posent pas nécessairement dans certaines régions ou dans certains États, à savoir une approche de planification basée sur les plans mondiaux de l'OACI en matière de sécurité, de capacité et d'efficacité pour guider l'élaboration et l'adoption ultérieures de plans régionaux et nationaux axés sur les priorités spécifiques des régions et des États.

— FIN —