



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

**MISE À NIVEAU PAR BLOCS DU SYSTÈME DE L'AVIATION – PRIORISATION
ET CATÉGORISATION**

(Note présentée par l'Australie)

RÉSUMÉ

La présente note vise à compléter l'établissement final des priorités des modules de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) à laquelle devrait participer la Commission de navigation aérienne et des représentants d'un large échantillon des États, en étroite consultation avec le Secrétariat de l'OACI.

Pour l'établissement des priorités des modules ASBU, toutes les propositions doivent être compatibles avec l'approche basée sur les performances de la planification décrite dans les documents 9882 et 9883.

Cette note de travail propose que l'établissement des priorités ASBU tienne compte de la diversité des régions et, de plus, que les échéanciers de mise en œuvre des différents composants des modules et des blocs ASBU ne devraient pas être arrêtés avant que les États aient eu le temps d'analyser les implications des priorités pour la sécurité du nouveau Plan mondial de navigation aérienne, lorsqu'il sera finalisé.

La note fait valoir que pour plusieurs régions et de nombreux États, les priorités de sécurité de la navigation aérienne découlant du futur Plan mondial de navigation aérienne, sont plus importantes que celles des ASBU, qui sont plutôt axées sur la capacité et l'efficacité.

La note propose également un système simple à deux catégories (essentiel et souhaitable) permettant d'aligner les modules sur l'usage en vigueur dans les normes et pratiques recommandées de l'OACI reconnues au plan international.

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

1. INTRODUCTION

1.1 Suite à l'adoption du *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (Doc 9854) à la onzième Conférence de navigation aérienne, en 2003, l'OACI a élaboré et publié deux documents complémentaires, le *Manuel des spécifications du système de gestion du trafic aérien* (Doc 9882), et le *Manuel sur les performances globales du système de navigation aérienne* (Doc 9883).

1.2 Ces trois documents sont conçus pour être utilisés ensemble : le Doc 9854 exposant la vision, alors que les deux autres sont axés sur la résolution des problèmes de performance identifiés lors de la planification et des étapes de l'évolution vers la vision.

1.3 La Résolution A35-15 de l'Assemblée de l'OACI - *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et aux systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)* est également pertinente du fait qu'elle :

- a) demande aux États, aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et à l'industrie d'utiliser le Doc 9854 comme cadre commun pour guider la planification, le développement et la mise en œuvre de systèmes CNS/ATM;
- b) demande instamment au Conseil de prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que le futur système ATM mondial sera basé sur les performances et que les objectifs et les cibles de performances du futur système seront disponibles à temps ;
- c) demande instamment au Conseil de veiller à préparer en temps utile les normes et pratiques recommandées (SARP) nécessaires pour appuyer la mise en œuvre d'un système ATM mondial.

1.4 La Résolution A37-15 de l'Assemblée de l'OACI – *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne* – prévoyait également :

- a) que les activités des panels de la Commission de navigation aérienne endossent une approche basée sur la performance pour l'élaboration des SARP, dans toute la mesure du possible ;
- b) qu'un haut degré de stabilité des SARP soit maintenu pour permettre aux États contractants d'assurer la stabilité de leurs propres réglementations nationales.

1.5 De plus, la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI a recommandé qu'une évaluation des impacts soit faite pour chaque nouvelle SARP proposée (A37-WP/394, Correctif n° 2), et qu'il est également clair que la Commission de navigation aérienne a été chargée d'effectuer les études de faisabilité et les essais d'évaluation pertinents.

1.6 L'ébauche du Plan mondial de navigation aérienne (Plan mondial) et les mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) soumises à l'AN-Conf/12 définissent une méthodologie de planification. Étant entendu que les documents 9882 et 9883 constituent ensemble le fondement de l'ébauche du Plan mondial, celui-ci :

- a) devrait inciter les planificateurs de la navigation aérienne, dans le monde entier, à effectuer une analyse appropriée des problèmes de performances et des lacunes dans leur région

géographique, à considérer l'ensemble des modules ASBU comme un « menu de solutions possibles », à faire une sélection éventuellement par un processus itératif, et à tenir compte de ces choix dans la mise à jour de leurs plans de navigation aérienne au niveau national et au niveau régional (Appendice WP/3 : p. 22 (plan de modernisation de l'espace aérien), p. 96-7 - Appendice 1) ;

- b) devrait tenir compte de la possibilité de maximiser les avantages cumulatifs en explorant et en déterminant des moyens acceptables d'atténuation des inconvénients d'une mise en œuvre non synchronisée, qui peut être liée à un certain nombre de causes raisonnables (Appendice WP/3 : p. 36-37, p. 39, p. 46).

2. DISCUSSION

Priorités des ASBU

2.1 Le WP/25 est un point de départ utile pour discuter des questions de priorisation et de catégorisation.

2.2 Toutefois, en raison du caractère fondamental des modifications apportées par les ASBU et du processus restreint suivi pour ébaucher les ASBU, il est aujourd'hui nécessaire qu'une étude détaillée soit entreprise par l'ANC et par les représentants d'un large échantillon des États des régions, en collaboration avec le Secrétariat de l'OACI, en vue d'établir la hiérarchie finale des priorités ASBU.

2.3 Ce travail ne devrait pas être précipité et ne devrait être entrepris que lorsque les régions et les États auront eu le temps d'évaluer la nouvelle ébauche du Plan mondial de navigation aérienne (GASP) de l'OACI, du fait que la sécurité doit être la première priorité dans la définition des futurs plans de navigation aérienne des régions et des États.

2.4 Pour nombre de régions et d'États, la sécurité de la navigation aérienne découlant du GASP de l'OACI aura priorité sur les objectifs de capacité et d'efficacité des ASBU, étant entendu que les initiatives de sécurité découlant du Plan mondial de navigation aérienne pourront être ultérieurement intégrées dans les ASBU.

2.5 Quelques aspects à examiner en détail et à prendre en compte dans les priorités ASBU sont :

- a) Qu'entend-on par « trajectoire la plus courte » ?
- b) Comment les priorités et les catégories sont-elles reliées aux termes existants des normes, des SARP, des procédures supplémentaires, etc. ?
- c) Comment ces priorités et ces catégories découlent-elles de l'application effective par les États contractants de la méthodologie de planification basée sur les performances de l'OACI ?
- d) Comment ces priorités et ces catégories se rattachent-elles aux divers problèmes de performances identifiés et mis en ordre de priorité par les États contractants et les PIRG dans le monde ?

2.6 Les États vont devoir entreprendre des travaux complémentaires sur le statut des ASBU en tenant compte des calendriers spécifiques contenus dans l'ébauche de Plan mondial diffusée avec WP/3.

2.7 À titre d'exemple, les pages 26 et 27 de l'ébauche du Plan mondial prévoient pour les « fonctionnalités diverses » du Bloc 0, une échéance de 2013. Il semble hautement improbable que toutes ces fonctionnalités puissent être implantées au cours de la période 2013 à 2018, au moins pour la plupart des États.

2.8 Le statut des ASBU et leurs relations avec le développement des normes et pratiques recommandées, et d'éventuels mandats de l'OACI ont besoin d'être clairement établis. Le cadre des ASBU a jusqu'ici été présenté comme une « boîte à outils » dans laquelle les régions et les États peuvent choisir les moyens qui correspondent le mieux à leurs besoins individuels, mais il doit être appliqué de manière systématique pour assurer l'interopérabilité au plan mondial.

2.9 Toutefois, l'ébauche du Plan mondial diffusée avec WP/3 et le système de catégorisation proposé dans WP/25 semblent indiquer que les fonctionnalités diverses vont devoir être mises en œuvre à des dates précises et sont classifiées comme « essentielles ».

Catégories des ASBU

2.10 Le WP/25 propose à l'AN-Conf/12 une catégorisation des ASBU mettant initialement l'accent sur le Bloc 1 et certains de ses modules qualifiés d'essentiels.

2.11 Une classification à niveaux multiples aurait l'avantage de donner aux régions et aux États une indication plus précise sur l'importance que l'OACI attache à l'adoption des divers composants des modules, un système plus simple à deux catégories (« essentielle » et « souhaitable ») permettrait d'aligner les catégories des composants des modules sur l'usage en vigueur dans les normes et pratiques recommandées de l'OACI, qui est déjà bien établi à l'échelle internationale.

2.12 Le système à quatre catégories proposé dans le WP/25 semble inutilement complexe. Il propose une catégorie « spécifique », assez vague et qui ne donne aucune indication d'importance relative, et une autre « facultative » qui ne semble pas cohérente avec le rôle clé des ASBU dans la future mise en œuvre d'un système de navigation aérienne uniforme à l'échelle mondiale.

3. CONCLUSIONS

3.1 Les ASBU aideront les régions et les États à développer leurs plans pour les quatre domaines d'amélioration des performances identifiées et à promouvoir la compatibilité mondiale par une application homogène ASBU.

3.2 Cependant, il reste encore du travail à faire pour déterminer les priorités ASBU et une catégorisation plus simple est proposée pour mieux aligner les modules et leurs exigences de capacité avec les normes établies et les pratiques recommandées de l'OACI, reconnues au plan international.

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

- a) que le principe des priorités pour les ASBU soit adopté et qu'une étude plus poussée de ces priorités soit confiée à l'ANC et à des représentants d'un vaste échantillon d'États, en étroite consultation avec le Secrétariat de l'OACI, en vue de les soumettre au Conseil de l'OACI ;
- b) que les priorités en matière de sécurité de la navigation aérienne découlant du futur GASP pour les régions et les États prennent le pas sur les priorités ASBU axées sur la capacité et l'efficacité ;

- c) que toute proposition de priorités des modules ASBU soit compatible avec l'approche de planification basée sur les performances qui est exposée dans les documents 9883 et 9882 ;
- d) que l'élaboration des priorités ASBU tienne compte de la diversité régionale et que l'établissement des échéanciers de mise en œuvre des différents modules et des composants des blocs ASBU ne soient pas finalisés avant que les États aient eu le temps d'analyser les implications du futur GASP pour les priorités de la navigation aérienne;
- e) qu'une classification plus simple à deux catégories (basées sur les notions « essentielle » et « souhaitable ») soit adoptée afin d'aligner les catégories des modules sur l'usage qui en est fait dans les normes et des pratiques recommandées de l'OACI, faisant autorité à l'échelle internationale.

— FIN —