



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**

**LE PLAN DIRECTEUR ATM EUROPÉEN ET LES MISES À NIVEAU
PAR BLOCS DU SYSTÈME DE L'AVIATION**

(Note présentée par la Présidence de l'Union européenne au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹ ; par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile² ; et par les États membres d'EUROCONTROL)

SOMMAIRE

La présente note contient un résumé de haut niveau du Plan directeur ATM européen qui est harmonisé avec la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI. Pour favoriser et maintenir l'interopérabilité mondiale, un processus mondial de tenue à jour du GANP et de l'ASBU est nécessaire, en interface avec des processus de planification ATM nationaux/régionaux, comme le processus européen qui tient à jour le Plan directeur ATM européen.

Suite à donner : La Conférence est invitée à convenir de la recommandation figurant au § 6.

1. INTRODUCTION

1.1 Le Plan directeur ATM européen est l'unique référence européenne pour le pilier technique du Programme Ciel unique européen (CUE).

1.2 L'édition 2 du Plan directeur a été approuvée récemment par les organes de gouvernance européens. Le Plan directeur, comportant trois niveaux de synthèse cohérents, peut être consulté à partir du portail Plan directeur (www.atmmasterplan.eu).

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède. Ces 27 États sont aussi tous membres de la CEAC.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Moldova, Monaco, Monténégro, Norvège, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

2. CONTEXTE

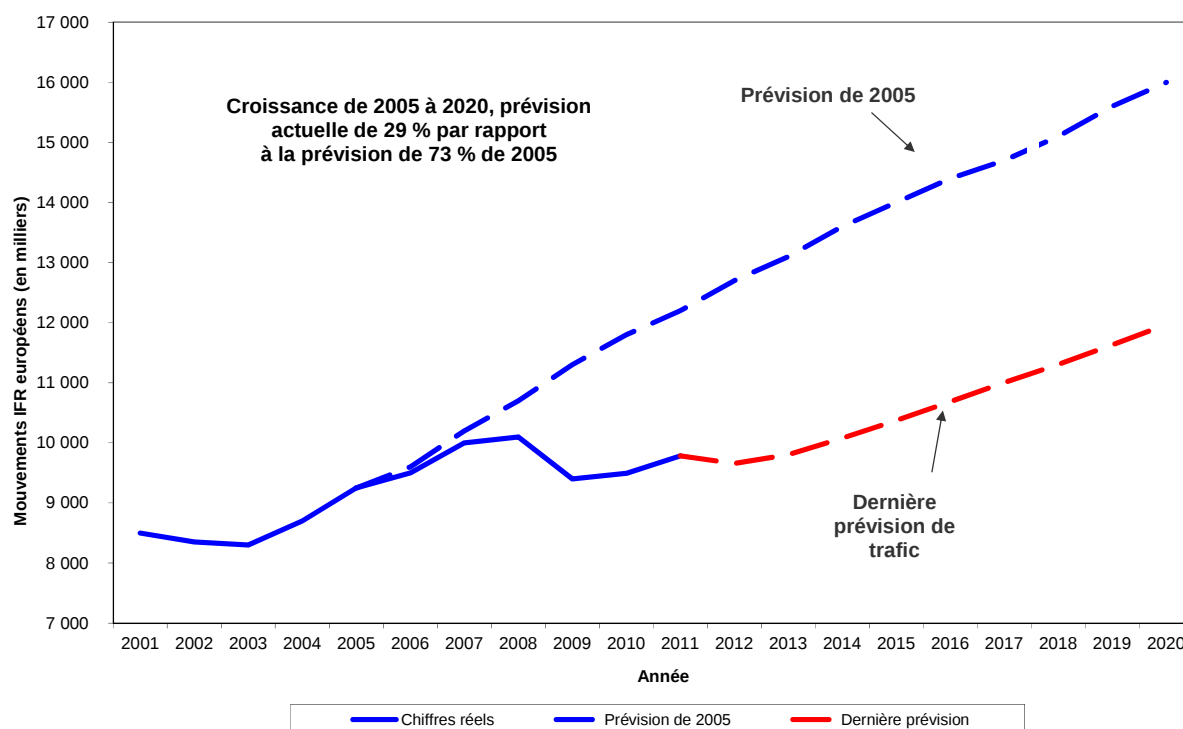
2.1 Le Plan directeur décrit les modifications opérationnelles et technologiques essentielles qui sont requises pour contribuer à la réalisation des objectifs de performance du Ciel unique européen. Il s'agit là de la « feuille de route » européenne convenue (sans être juridiquement contraignante) associant la recherche et le développement aux scénarios de déploiement.

2.2 Le concept opérationnel à la base des modifications opérationnelles essentielles est harmonisé avec le concept opérationnel mondial de l'OACI pour l'interopérabilité mondiale (Doc 9854 de l'OACI, *Concept opérationnel d'ATM mondiale*).

2.3 Le processus relatif au Plan directeur est stratégique et axé sur les performances (le Plan directeur actuel portant jusqu'en 2030) et il respecte les principes définis dans le *Manuel sur les performances globales du système de navigation aérienne* (Doc 9883) de l'OACI. Les besoins de performance découlent des buts politiques de haut niveau et des prévisions sur l'évolution du trafic.

3. OBJECTIFS DE PERFORMANCE STRATÉGIQUES

3.1 Comme le montre la figure ci-après, le trafic aérien n'a pas évolué selon les prévisions sur lesquelles s'appuyait l'édition précédente du Plan directeur. Bien qu'il y ait encore de grandes incertitudes concernant le futur immédiat, le consensus des prévisions économiques continue d'appuyer une reprise de la croissance à moyen terme à un niveau proche de la tendance, et c'est sur cette base que le Plan directeur a été élaboré et actualisé par la suite. Par ailleurs, les concepts opérationnels ATM et les développements technologiques non seulement permettent les améliorations de la capacité nécessaires pour acheminer des volumes de trafic nettement supérieurs, mais aussi répondent à d'autres attentes opérationnelles et sociétales, notamment en ce qui concerne des prestations respectant mieux les délais, plus robustes et plus écologiques.

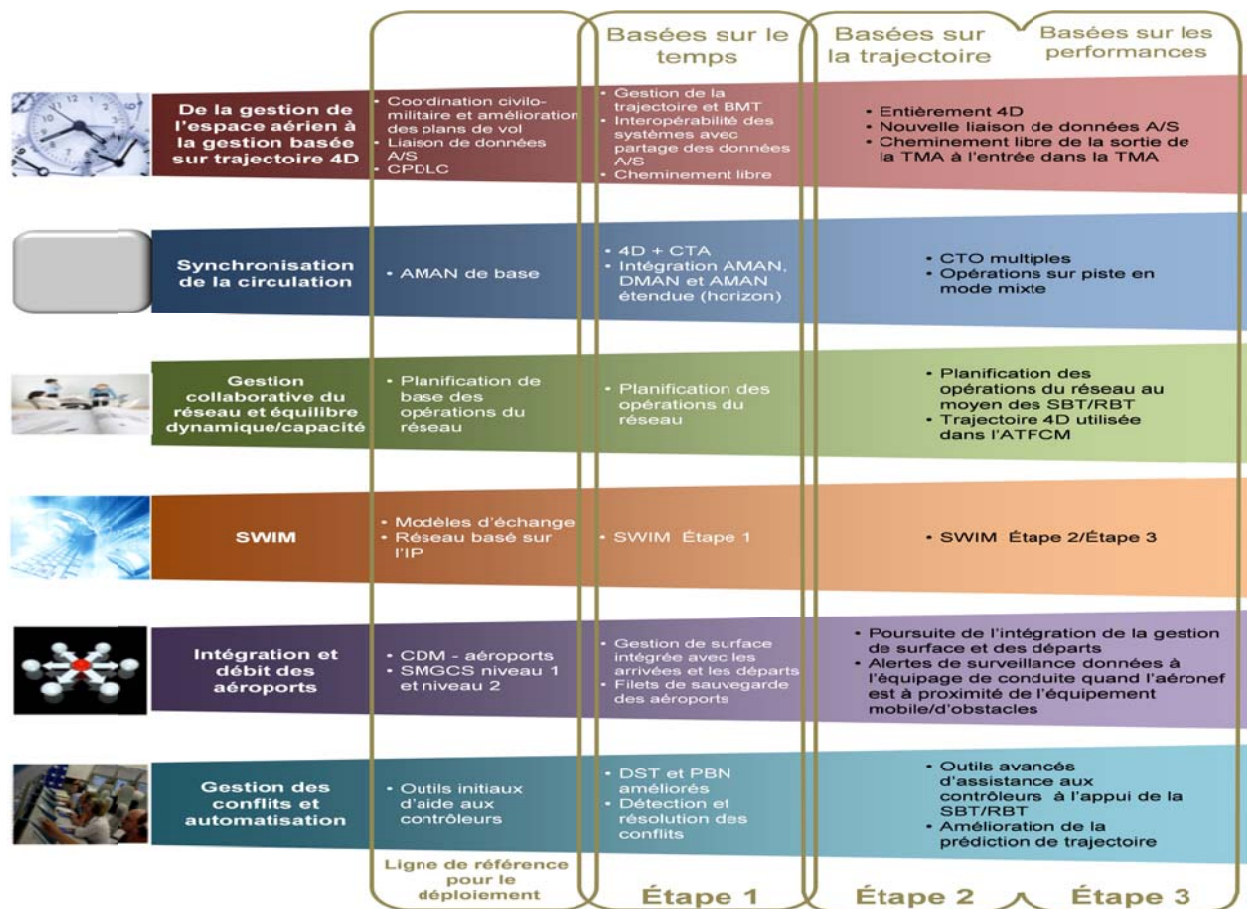


3.2 Les besoins de performance sont établis d'après les quatre principaux domaines clés de performance : sécurité, capacité, rapport coût-efficacité et environnement/rendement du carburant, du point de vue qualitatif ou quantitatif, selon les disponibilités des renseignements pertinents. Ces besoins de performance sont une estimation de la performance requise dans une portion donnée du réseau ATM, à un moment donné, sur la base des prévisions du trafic et des exigences opérationnelles. Ils sont ensuite utilisés comme point de départ pour définir les perspectives de déploiement et donner confiance qu'il sera possible d'atteindre les objectifs établis par le cadre de performance décrit dans la note AN-Conf/12-WP/30, lorsque le moment sera venu de mettre en œuvre le changement.

4. CHANGEMENTS OPÉRATIONNELS ESSENTIELS

4.1 La transition au concept opérationnel cible est divisée en trois étapes qui se complètent. L'étape 1, opérations basées sur le temps, est au cœur du Plan directeur actuel et sa réalisation progresse vers l'étape 2, opérations basées sur la trajectoire, puis vers l'étape 3, opérations basées sur les performances. L'étape 1 débute à une ligne de référence pour le déploiement, composée de solutions opérationnelles et techniques dont la phase de recherche et développement a été menée à bien avec succès et qui ont été mises en œuvre ou qu'on prévoit de mettre en œuvre.

4.2 Comme le montre la figure ci-dessous, le Plan directeur définit pour l'étape 1 onze changements opérationnels essentiels. Ils établiront les bases des étapes ultérieures tout en répondant aux besoins de performance. Ils sont regroupés en six volets clés qui décrivent les principales orientations stratégiques.



4.3 Les changements opérationnels sont rendus possibles par des changements dans les systèmes techniques, les procédures, les facteurs humains et les aspects institutionnels notamment l'uniformisation et la réglementation. Le Plan directeur tient des feuilles de route de tous ces changements pour chaque groupe de parties prenantes assurant ainsi que leur déploiement est planifié d'une manière axée sur les performances et entièrement synchronisée (p. ex. entre les systèmes sol et les systèmes embarqués) pour maximiser les avantages à l'échelle du système découlant des investissements des parties prenantes.

5. LIAISON AVEC LES ASBU

5.1 L'interopérabilité mondiale est essentielle pour les utilisateurs de l'espace aérien. Elle maximise le rendement de leurs investissements, ce qui est un avantage pour le système mondial ATM.

5.2 Le Plan directeur contribue à l'interopérabilité mondiale de trois manières. Tous les changements opérationnels sont en relation avec la structure ASBU. Les feuilles de route, en particulier celles pour les communications, la navigation et la surveillance, sont compatibles avec les feuilles de route du GANP. De plus, le Plan directeur comprend une feuille de route sur la normalisation (voir la note ...) qui tient compte des besoins de l'Europe en matière de normalisation et pour lesquels une approche de normalisation à l'échelle mondiale est requise.

5.3 L'interopérabilité mondiale sera assurée uniquement quand tous les programmes de recherche et développement et de déploiement de l'ATM aux échelles nationale et multinationale/régionale alimenteront et maintiendront la cohérence avec la référence mondiale définie dans le GANP et les ASBU.

5.4 Un processus OACI efficace devrait faire en sorte que les changements proposés de la référence mondiale soient retenus et analysés en temps opportun, et que les suites soient données rapidement et qu'elles se traduisent par des mises à jour respectant un cycle d'actualisation clair.

6. RECOMMANDATION

6.1 La Conférence est invitée à :

- a) prendre note du Plan directeur ATM européen en tant que position européenne récapitulative et approuvée sur l'évolution axée sur les performances du système ATM européen ;
- b) noter l'harmonisation du Plan directeur ATM européen avec les ASBU de l'OACI ;
- c) inviter les États et les régions à utiliser le GANP et les ASBU comme référence mondiale pour les programmes de recherche et développement et de déploiement de l'ATM ;
- d) demander à l'OACI d'élaborer et de mettre en œuvre un processus efficace pour maintenir à jour la référence mondiale en fonction des contributions des programmes de recherche et développement et de déploiement de l'ATM ;
- e) demander à l'OACI de prioriser l'élaboration rapide de normes et de procédures pour les changements opérationnels essentiels et à l'appui des changements technologiques de l'ATM.