



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

**PROPOSITIONS VISANT À CORRIGER LES CALENDRIERS DES
MISES À NIVEAU PAR BLOCS DU SYSTÈME DE L'AVIATION (ASBU)**

(Note présentée par la Fédération de Russie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le présent document contient une brève analyse de l'état de préparation des Normes et pratiques recommandées (SARP), des Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et des manuels nécessaires à la mise à niveau, par les États, des modules du cadre ASBU. Il présente également une série de recommandations visant à corriger les calendriers établis pour la mise à niveau par blocs de ces modules.

Suite à donner : la Conférence est invitée à convenir de la recommandation qui figure au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 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, Appendice A, paragraphe 4, établit la procédure conçue pour élaborer les Normes et pratiques recommandées (SARP) et les Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS). D'après cette procédure, il est conseillé à l'OACI, lors de l'élaboration des SARP, des procédures et des éléments indicatifs, d'utiliser, dans toute la mesure du possible, les résultats des travaux d'autres organisations de l'aviation et organismes de normalisation reconnus, à condition que ces résultats aient été dûment contrôlés et vérifiés. Entretemps, si le Conseil considère ces éléments comme judicieux du point de vue des prescriptions de l'OACI, la documentation de l'OACI doit comporter des références aux éléments préparés par ces autres organisations de l'aviation et organismes de normalisation.

1.2 Les dispositions du paragraphe 7 de l'Appendice A référencé ci-dessus prescrivent les exigences concernant les dates d'applicabilité des amendements apportés aux SARP et aux PANS. Conformément à ces exigences, les dates d'applicabilité de ces amendements doivent être établies de manière à donner aux États contractants le temps nécessaire aux mises à niveau.

2. ANTÉCÉDENTS

2.1 L'analyse du modèle théorique de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) révèle qu'il subsiste des questions non résolues concernant le soutien au processus de transition vers les modules

du cadre ASBU sous la forme des ensembles prescrits de SARP, de PANS et d'éléments indicatifs dont les États ont besoin pour mettre à niveau les blocs proposés.

2.1.1 Plus précisément, pour les modules du Bloc B0, il n'existe environ que la moitié des normes et des manuels, et plus ou moins trente pour cent des documents qui définissent les procédures pour les services de navigation aérienne. Pour vingt-cinq pour cent des autres modules, les références aux certificats et manuels RTCA/EUROCAE, EUROCONTROL et ETSI sont fournies. Parallèlement, il n'existe pas de normes ni de manuels pour vingt-cinq pour cent des modules; et plus de la moitié des modules n'ont pas de procédures pour les services de navigation aérienne.

2.1.2 Pour les modules du Bloc B1, sans parler des Blocs B2 et B3, il n'existe pratiquement pas de normes, ni de manuels ou de procédures.

2.1.3 L'appendice à ce document présente une liste complète des normes, manuels et procédures concernant les services de navigation aérienne. Il indique aussi leur état de préparation pour la mise à niveau des modules du cadre ASBU.

2.2 Étant donné ce qui précède, il est nécessaire d'établir des calendriers pour la mise à niveau de chaque bloc du cadre ASBU. Ces calendriers doivent prendre en compte l'achèvement de l'élaboration des SARP et des PANS pour les modules de ce bloc. Par ailleurs, les calendriers doivent être établis de manière à laisser aux États contractants le temps de préparer leurs mises à niveau,

2.2.1 Si des documents de l'OACI rédigés d'après le cadre ASBU, y compris la nouvelle édition du *Plan mondial de navigation aérienne*, contiennent des références à des normes vérifiées qu'ont établies des tiers – organisations de l'aviation ou organismes de normalisation –, les États devraient pouvoir consulter librement ces normes.

3. CONCLUSION

3.1 La Conférence est invitée à convenir de la recommandation suivante :

Recommandation 1/x – Calendriers prévus pour les mises à niveau par blocs du concept de l'aviation

Que la Conférence:

- a) recommande que l'OACI établisse des calendriers pour la mise à niveau de chaque bloc du système de l'aviation. Ces calendriers doivent prendre en compte l'achèvement de l'élaboration de Normes et procédures pour les Services de navigation aérienne concernant les modules de ce bloc. L'OACI doit établir ces calendriers de manière à donner aux États contractants le temps de préparer la mise à niveau des blocs. et
- b) demande que si les documents de l'OACI rédigés d'après les mises à niveau par blocs du système de l'aviation contiennent des références à des normes vérifiées qu'ont établies des instances tierces – organisations de l'aviation ou organismes de normalisation –, ces normes soient affichées au site Web de l'OACI.

— — — — —

APPENDICE

État de préparation de normes, manuels et procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) Mise à niveau par blocs des modules du cadre de planification ASBU

Numéro	Titre du module	Normes		Manuels		Procédures		Documents d'approbations	
		existe	prêt	existe	prêt	existe	prêt	existe	prêt
B0-05	Augmentation de la flexibilité et de l'efficacité dans les profils de descente (CDO)	oui		oui		non	À déterminer	oui	
B0-10	Amélioration des opérations grâce à de meilleures trajectoires en route	oui		oui		non	À déterminer	oui	
B0-101	Améliorations de l'ACAS	oui		oui		oui		non (seulement RTCA/EUROCAE, EASA, FAA)	À déterminer
B0-102	Efficacité accrue des filets de sauvegarde au sol	non (seulement Eurocontrol)	À déterminer	non (seulement Eurocontrol)	À déterminer	oui		non	À déterminer
B0-105	Renseignements météorologiques appuyant un renforcement de l'efficacité et de la sécurité opérationnelles	oui		oui		non	À déterminer	non	À déterminer
B0-15	Amélioration de l'écoulement du trafic grâce au séquençement sur piste (AMAN/DMAN)	non	À déterminer	non (seulement SESAR/NEXTGEN et RTCA)	À déterminer	non	À déterminer	non	À déterminer
B0-20	Flexibilité et efficacité accrues des profils de départ (CCO)	non	À déterminer	en partie	À déterminer	oui		en partie	À déterminer
B0-25	Interopérabilité, efficacité et capacité accrues grâce à l'intégration sol-sol	oui		oui		non	À déterminer	non	À déterminer
B0-30	Amélioration des services grâce à la gestion numérique de l'information aéronautique	non	À déterminer	oui		non	À déterminer	non	À déterminer
B0-35	Amélioration de l'écoulement du trafic grâce à une planification basée sur une vue d'ensemble du réseau	non	2013	non	À déterminer	non	2013	non	2013
B0-40	Sécurité et efficacité accrues grâce à l'application initiale des liaisons de données en route	non (seulement RTCA/EUROCAE)	À déterminer	en partie	À déterminer	non	À déterminer	non (seulement RTCA/EUROCAE et FAA)	À déterminer

Numéro	Titre du module	Normes		Manuels		Procédures		Documents d'approbations	
B0-65	Optimisation des procédures d'approche grâce au guidage vertical	oui		oui		oui		oui	
B0-70	Augmentation du débit des pistes grâce à la séparation en fonction de la turbulence de sillage	non	2013	non	À déterminer	non	2013	en partie	2013
B0-75	Sécurité et efficacité des opérations à la surface (A-SMGCS Niveau 1-2)	oui		oui		oui		non	À déterminer
B0-80	Amélioration des opérations aéroportuaires grâce à la CDM-aéroports	non (seulement EUROCAE et ETSI)	2013	non (seulement Eurocontrol)	À déterminer	non	2013	en partie	2013
B0-84	Capacité initiale de surveillance au sol	oui		oui		oui		oui	
B0-85	Conscience de la situation du trafic aérien (ATSA)	non (seulement RTCA/EUROCAE)	À déterminer	non (seulement Eurocontrol)	À déterminer	non	2013	non (seulement RTCA/EUROCAE et FAA)	2012
B0-86	Meilleur accès à des niveaux de vol optimaux grâce à des procédures de montée/ descente utilisant l'ADS	non (seulement RTCA/EUROCAE)	À déterminer	non	À déterminer	non	À déterminer	non (seulement FAA)	À déterminer
B1-05	Amélioration de la flexibilité et de l'efficacité des profils de descente (OPD)	no (seulement RTCA/EUROCAE et Boeing)	2018	non	À déterminer	non	À déterminer	non (seulement FAA et EASA)	2018
B1-10	Amélioration des opérations grâce au cheminement libre	oui		oui		non	2018	en partie	2018
B1-102	Efficacité accrue des filets de sauvegarde au sol	non (seulement Eurocontrol)	À déterminer	non (seulement Eurocontrol)	À déterminer	non	2014	non	2014
B1-105	Renseignements météorologiques appuyant un renforcement de l'efficacité et de la sécurité opérationnels	en partie	2018	non	À déterminer	non	2018	non	2018
B1-15	Opérations aéroportuaires améliorées grâce à la gestion des départs, de la circulation à la surface et des arrivées	non	2018	non (seulement SESAR/NEXTGEN et RTCA)	À déterminer	non	2018	non	2018
B1-25	Interopérabilité, efficacité et capacité accrues grâce à l'application de la FF-ICE/1 avant le départ	non (seulement EUROCAE)	2016	non	À déterminer	non	2018	non	2018
B1-30	Amélioration des services grâce à l'intégration de toutes les données ATM numériques	en partie	2018	non	À déterminer	non	À déterminer	non	2018

Numéro	Titre du module	Normes		Manuels		Procédures		Documents d'approbations	
B1-31	Amélioration de la performance grâce à la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM)	non	2016	en partie	À déterminer	non	2016	en partie	2016
B1-35	Amélioration de l'écoulement du trafic grâce à la planification opérationnelle de réseau	non	2018	non	À déterminer	non	2018	non	2018
B1-40	Amélioration de la synchronisation du trafic et mise en œuvre initiale des opérations basées sur trajectoires	non (seulement RTCA/EUROCAE et Eurocontrol)	2013	en partie	À déterminer	non	2018	non	2018
B1-65	Optimisation de l'accessibilité des aéroports	non	2014	oui		oui			2018
B1-70	Augmentation du débit des pistes grâce à la séparation dynamique en fonction de la turbulence de sillage	non	2018	non	À déterminer	non	2018	en partie	2018
B1-75	Sécurité et efficacité accrues des opérations à la surface (A-SMGCS/SURF-IA et EVS)	en partie	2015	en partie	À déterminer	en partie	2015	en partie	2015
B1-80	Opérations aéroportuaires optimisées grâce à la gestion totale de l'aéroport par CDM-aéroports	non	2018	non	À déterminer	non	2018	non	2018
B1-81	Gestion du contrôle d'aérodrome commandé à distance	non	2018	non	À déterminer	non	2018	non	2018
B1-85	Capacité et efficacité accrues grâce à la gestion des intervalles	non (seulement RTCA/EUROCAE)	2014	non (seulement Eurocontrol)	À déterminer	non	2014	non	2016
B1-90	Intégration initiale des systèmes d'aéronefs télépilotes (RPA) dans l'espace aérien non réservé	non	2018	non	À déterminer	non	2018	non	2018
B2-05	Optimisation des arrivées dans un espace aérien à forte densité de circulation	non	2023	oui		non	2023	non	2023
B2-101	Nouveau système anticollision	non	2023	non	À déterminer	non	À déterminer	non	À déterminer
B2-15	AMAN/DMAN liées	non	2025	non (seulement SESAR/NEXTGEN et RTCA)	À déterminer	non	2025	non	2025
B2-25	Coordination améliorée par l'intégration sol-sol multi-centres (FF-ICE/1 et objet vol, SWIM)	non (seulement EUROCAE)	2018	non	À déterminer	non	2020	non	2020

Numéro	Titre du module	Normes		Manuels		Procédures		Documents d'approbations	
B2-31	Participation des aéronefs à la SWIM	non	2023	non	À déterminer	non	2023	non	2023
B2-35	Participation accrue des usagers à l'utilisation dynamique du réseau	non	2023	non	À déterminer	non	2023	non	2023
B2-70	Amélioration de la séparation en fonction de la turbulence de sillage	non	2023	non	À déterminer	non	2023	en partie	2023
B2-75	Optimisation de la circulation à la surface et avantages pour la sécurité (A-SMGCS niveau 3-4 et SVS)	non (seulement RTCA/EUROCAE)	2023	en partie	À déterminer	non	2023	non	2023
B2-85	Séparation par l'équipage de conduite	non	2023	non	À déterminer	non	2023	non	2023
B2-90	Intégration des aéronefs télépilotes (RPA) au trafic aérien	non	2023	non	À déterminer	non	2023	non	2023
B3-05	Opérations basées sur des trajectoires entièrement 4D	non	2025	non	À déterminer	non	2028	non	2028
B3-10	Gestion de la complexité du trafic	non	2028	non		non	2028	non	2028
B3-105	Meilleures décisions d'exploitation grâce à l'information météorologique intégrée (Services immédiat et à court terme)	en partie	2023	non	2023	non	2023	non	2023
B3-15	Intégration AMAN/DMAN/SMAN	non	2025	non (seulement SESAR/NEXTGEN et RTCA)	À déterminer	non	2025	non	2025
B3-25	Amélioration des performances opérationnelles par l'introduction de la FF-ICE intégrale	non	2023	non	2025	non	2025	non	2025
B3-85	Autoséparation (ASEP)	non	2028	non	À déterminer	non	2028	non	2028
B3-90	Gestion transparente des aéronefs télépilotes (RPA)	non	2028	Non	À déterminer	non	2028	non	2028