



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 28 : Sécurité de l'aviation et politique de navigation aérienne

#### ACCÉLÉRATION DES TRAVAUX SUR L'ASBU

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note décrit un processus mondialement harmonisé de normalisation pour la modernisation des systèmes de navigation aérienne à travers le cadre de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et encourage son adoption. Elle souligne également la nécessité de soutenir les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) à travers la mise en place et la gestion efficace des investissements dans les systèmes de gestion du trafic aérien (ATM) et la création d'un environnement adapté pour le développement de l'ATM.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à demander à l'OACI d'accélérer l'élaboration de lignes directrices pour le versionnage des normes techniques pour appuyer leur gestion.

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques définis dans le Plan d'activités 2017-2019 de l'OACI : <ul style="list-style-type: none"><li>• Renforcement de la capacité de navigation aérienne</li><li>• Optimisation de la performance du système mondial d'aviation</li><li>• Utilisation accrue de l'aviation comme outil de développement</li><li>• Optimisation des capacités et exécution des projets.</li></ul> |
| <i>Incidences financières :</i> | Sans objet.  |
| <i>Références :</i>             | Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> (GANP), édition de 2016   |

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'ASBU de l'OACI fournit à toutes les parties prenantes de la gestion du trafic aérien (ATM) dans le monde, une référence technique pour la modernisation de l'ATM, grâce à une approche pragmatique fondée sur la mise à niveau par blocs harmonisée.

1.2 Au-delà du cadre technique de l'ASBU, la communauté de l'ATM s'attend à ce que l'OACI favorise l'harmonisation de l'ATM dans le monde entier dans la perspective d'un système mondial de navigation aérienne entièrement harmonisé fondé sur des procédures et des technologies modernes basées sur les performances.

1.3 Les Émirats arabes unis reconnaissent la valeur des travaux effectués par l'OACI à travers la promotion de la mise en œuvre de l'ASBU qu'il a adopté en tant que partie de sa Stratégie ATM 2015-2030 en utilisant comme pilier certains modules applicables de l'ASBU.

1.4 Dans la même dynamique, en élargissant les définitions de l'ASBU, la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) a franchi une étape importante. Cet élan est reconnu et salué par les Émirats arabes unis qui ont conscience de la nécessité de s'appuyer sur les réalisations de l'ASBU.

1.5 Les Émirats arabes unis reconnaissent les avantages des réalisations du Bloc 0, étant donné qu'il présentait une vision/compréhension commune des domaines de performance à toutes les parties prenantes. Le Bloc 0 de la mise en œuvre de l'ASBU a entamé un processus de consolidation afin de préparer le terrain pour de futures solutions novatrices et révolutionnaires.

## 2. ANALYSE

2.1 L'ASBU constitue un ensemble d'améliorations opérationnelles structuré en domaines clés de performances du système de navigation aérienne (blocs de l'ASBU) et basés sur des échéances de disponibilité (blocs ASBU).

2.2 En tant que cadre, il ne définit pas un processus particulier à suivre pour la mise en œuvre. Cependant, les bénéfices en matière de performance associés aux améliorations opérationnelles énoncées (éléments ASBU) soutiennent l'adoption de nouvelles normes techniques.

2.3 Il est important de souligner que le niveau de confiance associé aux bénéfices attendus en matière de performance de chaque amélioration opérationnelle dépend de son niveau de maturité (conception, validation, normalisation ou prêt à la mise en œuvre). À cet égard, le niveau de confiance augmente à mesure que l'amélioration opérationnelle évolue et que les validations et les analyses coûts-avantages nécessaires sont effectuées.

2.4 Fondamentalement, les concepts dérivés de la feuille de route de l'ASBU doivent être ouverts afin que tous les partenaires de la communauté et l'industrie en tirent parti. Garantir la mise en œuvre rapide des améliorations opérationnelles qui ne limitent pas la possibilité de mettre au point des solutions de pointe compétitives et novatrices sans négliger l'importance de l'interopérabilité et de la compatibilité mondiales.

2.5 Il est impératif que la Commission de la navigation aérienne surveille sans cesse l'évolution conceptuelle des améliorations opérationnelles découlant du *Plan mondial de navigation*

*aérienne* (Doc 9750, GANP) qui sert de couche entre la feuille de route de l'ASBU et les groupes d'experts de la mise en œuvre technique.

2.6 La mise en place de groupes d'experts structurants qui élaborent une approche mondiale interopérable et harmonisée sur les concepts nécessaires afin d'assurer une mise en œuvre effective est reconnue comme un pas important vers l'avant.

2.7 Toutefois, il est important que l'OACI adopte l'introduction de politiques de versionnage des normes techniques afin de gérer et de contrôler les résultats du groupe d'experts susmentionné sur la mise en œuvre sécurisée de solutions novatrices.

2.8 L'adoption de normes techniques mondialement harmonisées pour la modernisation des systèmes de navigation aérienne à travers le cadre de l'ASBU est nécessaire pour la coordination de la planification des investissements mondiaux, régionaux et nationaux afin d'obtenir les investissements du secteur aéronautique et éviter une accumulation superflue des investissements.

2.9 Il faut procéder à une normalisation axée sur les résultats afin de dynamiser la mise en œuvre de l'ASBU qui est constituée d'une longue liste de solutions techniques potentielles pour répondre à des besoins spécifiques de navigation aérienne. Ces normes seront ouvertes et ne dépendront pas des fournisseurs.

2.10 Les divergences entre des normes non coordonnées représentent un risque d'investissement majeur pour le modèle de mise en œuvre de l'ASBU, un risque qui va à l'encontre des améliorations opérationnelles prévues énoncées dans le GANP.

2.11 Une augmentation des investissements à long terme pour la modernisation de la sécurité des systèmes de navigation aérienne peut être importante dans certains scénarios économiques, géographiques et opérationnels ; toutefois, la communauté aéronautique doit s'efforcer à attirer ces investissements afin que la société au sens large tire profit d'une offre de services de navigation aérienne plus sûre et plus efficace.

2.12 La communauté aéronautique tirera parti d'une amélioration opérationnelle à long terme et des investissements de développement à travers l'introduction de solutions convenues, homogènes et évolutives.

2.13 Les Émirats arabes unis sont prêts et motivés à réaliser des investissements stratégiques à long terme à travers de potentielles améliorations opérationnelles. Néanmoins, le manque de normes techniques interopérables, compatibles et évolutives crée une ambiguïté qui entraîne des retards dans la mise en œuvre des améliorations urgentes requises dans l'industrie.

2.14 Les solutions homogènes des Blocs ASBU 1 et 2 permettront de susciter les investissements de l'industrie. Ces investissements ne sont pas technologiquement limités. Toutefois, les processus, les personnes et d'autres aspects connexes sont pris en compte

2.15 La nature instable et évolutive des normes techniques a pour conséquence une certaine hésitation de l'industrie à investir dans des solutions novatrices susceptibles d'élargir une vaste gamme d'améliorations opérationnelles encourageantes.

2.16 Vu les travaux et les efforts en cours dont l'utilité est reconnue pour une utilisation optimale de cette technologie novatrice, les technologies sous-jacentes de mise en œuvre des blocs

ASBU, comme la technologie primaire de mise en œuvre de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM), sont en cours de développement.

2.17 Le consensus, l'appui et la sensibilisation de la communauté seront nécessaires pour soutenir l'OACI dans l'élaboration de lignes directrices pour sous-tendre le versionnage des normes techniques sous-jacentes de l'ASBU et le processus général de normalisation.

2.18 La Structure de transmission des données radar d'Eurocontrol (ASTERIX) a mis au point un format ultramoderne de surveillance des données dépendant du fournisseur adopté par la communauté aéronautique en tant que norme universelle est un bon exemple de la manière dont une norme peut contribuer à l'harmonisation et à l'interopérabilité dans le domaine de la surveillance de l'échange de données. Cette réussite tient au fait que ASTERIX est géré avec minutie et assure l'interopérabilité et la compatibilité à l'échelle mondiale. Il est impératif que chaque mise en œuvre d'un développement spécifique d'ASTERIX suive exactement la spécification correspondante, assurant ainsi une compatibilité totale avec ses prédécesseurs.

2.19 De même, l'OACI peut adopter divers mécanismes décrits dans la présente note pour rééditer le succès de l'évolution des normes d'ASTERIX afin de soutenir la communauté aéronautique dans l'obtention des investissements et parvenir à une mise en œuvre effective des améliorations opérationnelles de l'ASBU.