



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

Point 4 : Mise en œuvre du système mondial de navigation aérienne et rôle des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG)

4.2 : Mise en œuvre de BBB et de normes relatives aux services minimaux

**MISE EN ŒUVRE DE SERVICES MINIMAUX DE NAVIGATION AÉRIENNE
POUR L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE AU MOYEN DU CADRE
DES BLOCS CONSTITUTIFS DE BASE (BBB)**

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'aviation civile favorise le développement socio-économique dans la mesure où le système de navigation aérienne en place présente de bonnes conditions de sécurité, de sûreté, d'efficacité et de durabilité au point de vue environnemental. Le cadre des blocs constitutifs de base (BBB) définit l'ossature de tout solide système de navigation aérienne. Il met l'accent sur les services de base qui doivent être fournis à l'aviation civile internationale en conformité avec les normes de l'OACI. La présente note souligne l'importance d'assurer les services de base définis dans le cadre des BBB et demande à l'OACI de mettre en place un processus efficace, en coopération avec les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), pour vérifier la prestation de ces services aux échelles régionale et nationale. Elle préconise le recours à des technologies de pointe pour la fourniture de ces services de base.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la Recommandation 4.2/x — Mise en œuvre de services minimaux de navigation aérienne, figurant à la section 3.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	<i>Incidences pour la communauté aéronautique :</i> Les coûts de mise en œuvre et de maintien des services de navigation aérienne de base peuvent être importants dans certaines circonstances économiques, géographiques et opérationnelles ; cependant, la communauté aéronautique tout entière tirera avantage d'un système de navigation aérienne sûr et efficace. <i>Incidences pour l'OACI (par rapport aux ressources actuellement prévues au budget du Programme ordinaire) :</i>

	Étant donné que l'élaboration et la mise en œuvre graduelle des normes et pratiques recommandées de l'OACI se poursuivront pendant les prochains triennats, des ressources supplémentaires, tant financières qu'humaines, sont nécessaires pour soutenir les efforts de l'OACI pour ce qui est de la mise en œuvre de services de base visant à appuyer l'interopérabilité des systèmes et l'harmonisation des opérations aéronautiques.
<i>Références :</i>	AN-CONF/13-WP/11 AN-CONF/13-WP/18 AN-CONF/13-WP/19 AN-CONF/13-WP/26 Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> Doc 9854, <i>Concept opérationnel d'ATM mondiale</i>

1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation civile, par des interactions complexes avec d'autres secteurs économiques, tire parti du développement des nations et y contribue. Dans toutes les régions du monde, les États s'en rapportent à l'aviation pour maintenir ou favoriser la croissance économique et pour aider à assurer des services essentiels aux communautés locales. À cet égard, le transport aérien contribue de manière significative au bien-être général et à la vitalité économique des différents pays.

1.2 Pour que le transport aérien demeure porteur des avantages soulignés ci-dessus, il faut que soit en place un solide système de navigation aérienne qui assure les services de base nécessaires à une aviation civile internationale sûre et ordonnée.

1.3 Pour permettre le recensement des services de navigation aérienne de base, l'OACI élabore le cadre des blocs constitutifs de base (BBB) comme partie intégrante de la sixième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP). Le cadre des BBB définit l'ossature de tout solide système de navigation aérienne en mettant l'accent sur les services de navigation aérienne de base qui doivent être fournis à l'aviation civile internationale en conformité avec les normes de l'OACI. Ces services sont cruciaux pour les États membres et d'autres parties prenantes étant donné qu'ils sous-tendent la sécurité et l'efficacité de l'aviation dans le monde, l'uniformisation à l'échelle mondiale des fonctions et performances requises des installations et services de navigation aérienne et le développement ordonné du transport aérien. Une fois les fondements en place, les États devraient, de concert avec d'autres parties prenantes, envisager de mettre à niveau leur système de navigation aérienne en fonction de leurs propres besoins opérationnels en tirant parti du cadre ASBU (voir la note AN-Conf/13-WP/11).

2. ANALYSE

2.1 Le cadre des BBB définit les services de navigation aérienne de base dans les domaines des aéroports, de la gestion du trafic aérien, des recherches et sauvetage, de la météorologie et de la gestion de l'information. En plus des services de base, il détermine les utilisateurs finaux de ces services ainsi que les ressources [infrastructure de communications, navigation et surveillance (CNS)] nécessaires à leur prestation. La note AN-Conf/13-WP/19 contient des informations détaillées sur les travaux en cours concernant les BBB.

2.2 **Vérification de la prestation de services minimaux de navigation aérienne**

2.2.1 En 2014, le Conseil de l'OACI a approuvé un nouveau modèle de plan régional de navigation aérienne (ANP) afin de mieux harmoniser la planification mondiale et la planification régionale. Le modèle est publié en trois volumes. Les Volumes I et II énumèrent les installations régionales ainsi que les exigences générales et celles qui sont propres aux régions en ce qui concerne les services qui sont nécessaires aux opérations de l'aviation civile internationale et qui doivent être assurés conformément aux accords régionaux de navigation aérienne dans les domaines de l'exploitation d'aérodrome, des communications, navigation et surveillance, de la gestion du trafic aérien, de la météorologie, des recherches et sauvetage, et de la gestion de l'information aéronautique.

2.2.2 En vue de fixer une base de référence pour les systèmes pris en considération dans le GANP (voir la note AN-Conf/13-WP/18) et d'assurer une base solide pour le système mondial de navigation aérienne, un processus efficace devrait être mis en place pour vérifier, en application de l'article 37 de la Convention de Chicago, que les services de navigation aérienne de base indiqués dans le cadre des BBB sont effectivement assurés. Il importe de souligner que ce processus devrait consister essentiellement à vérifier la mise en œuvre des services de base décrits dans le cadre des BBB, étant donné que la capacité des États à superviser ces services relève de l'USOAP de l'OACI. Pour éviter les doubles emplois et pour harmoniser la planification mondiale et la planification régionale, le processus de vérification de la mise en œuvre des services de base devrait être incorporé dans la méthodologie utilisée pour détecter les carences par rapport aux plans régionaux de navigation aérienne. Si ces services de base ne sont pas assurés, l'OACI devrait, à la demande d'un État, fournir l'assistance technique nécessaire pour répondre aux besoins constatés au cours du processus.

2.2.3 Pour faire en sorte que les services de navigation aérienne soient assurés sans discontinuité grâce au déploiement de systèmes interopérables et de procédures harmonisées, les États devront tirer parti de la mise en œuvre des BBB dans leurs plans nationaux de navigation aérienne, à titre d'élément stratégique de leurs plans nationaux de développement [voir la note AN-Conf/13-WP/xx (Stratégie de mise en œuvre)]. Cela préparera aussi le terrain pour de futures améliorations dans le domaine de la navigation aérienne en vue d'accroître la qualité des services et de satisfaire aux exigences de la communauté aéronautique en matière de performances (voir la note AN-Conf/13-WP/11).

2.3 **Prendre l'initiative de l'innovation**

2.3.1 De nouvelles occasions d'innovation technologique s'offrent maintenant aux économies émergentes et leur permettent d'accélérer la modernisation des systèmes de navigation aérienne, voire d'en devenir des chefs de file ; ainsi, aucun État ni aucune partie prenante ne sont laissés de côté.

2.3.2 Au cours des dernières décennies, les progrès technologiques ont donné lieu à de nouvelles possibilités quant à la fourniture de services de navigation aérienne. S'il est vrai que ces nouvelles possibilités peuvent représenter une solution coûteuse pour les États développés du fait des investissements déjà faits dans leur infrastructure actuelle de navigation aérienne, elles ouvrent la perspective de transformer la prestation des services de navigation aérienne dans les États en développement. L'adoption de concepts d'exploitation avancés rendus possibles par la technologie moderne adaptée aux besoins spécifiques peut, par conséquent, s'avérer une solution efficace par rapport aux coûts pour la prestation de services de navigation aérienne de base dans les États en développement.

2.3.3 La solution consistant à écarter les technologies moins efficaces ou plus dispendieuses et à passer directement aux technologies plus avancées pour la prestation de services de navigation aérienne de base est alignée sur le concept de cadre de gestion de la performance totale décrit dans le *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (Doc 9854) et sur la dernière étape évolutive de la feuille de route

conceptuelle proposée pour la sixième édition du GANP (voir le GANP – niveau stratégique). Ce concept repose sur deux grands principes : l'interopérabilité à l'échelle mondiale des systèmes de navigation aérienne et la conformité des systèmes de navigation aérienne avec les spécifications de performances convenues (voir la note AN-Conf/13-WP/26).

2.3.4 Bien que le recours à des technologies de pointe soit une occasion de rendre plus efficace la prestation de services, il peut être problématique si la mise en œuvre de ces technologies n'est pas réalisée d'une manière coordonnée qui garantit l'interopérabilité des systèmes et l'harmonisation des procédures. Par conséquent, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) devraient veiller à une coordination de la mise en œuvre des systèmes de navigation aérienne qui permet de tirer parti au maximum des capacités en place et des capacités renforcées que permettent les technologies de pointe.

3. CONCLUSION

3.1 L'aviation civile favorise le développement socio-économique dans la mesure où le système de navigation aérienne en place présente de bonnes conditions de sécurité, de sûreté, d'efficacité et de durabilité au point de vue environnemental. Pour y parvenir, il faut que soit établie une base solide pour le système mondial de navigation aérienne. Afin de permettre le recensement des services de navigation aérienne de base nécessaires à une aviation civile internationale sûre et ordonnée à l'échelle mondiale et vérifier leur mise en œuvre, l'OACI définit le cadre des BBB pour la sixième édition du GANP. Les PIRG devraient mettre en place un processus efficace visant à vérifier la prestation aux échelles régionale et nationale des services de base dans le cadre des BBB. Si ces services de base ne sont pas assurés, l'OACI devrait, à la demande d'un État, fournir l'assistance technique nécessaire pour répondre aux besoins, tels qu'ils ont été constatés par les PIRG compétents.

3.2 Les progrès technologiques ont donné lieu à de nouvelles possibilités quant à la fourniture de services de navigation aérienne. Les concepts d'exploitation avancés rendus possibles par la technologie moderne adaptée aux besoins spécifiques peuvent, par conséquent, s'avérer une solution efficace par rapport aux coûts pour la prestation de services de navigation aérienne de base dans les États en développement. Toutefois, une mise en œuvre coordonnée aux échelles mondiale, régionale et nationale qui permet de tirer parti au maximum des capacités en place et des capacités renforcées que permettent les technologies de pointe est nécessaire pour garantir l'interopérabilité mondiale, l'harmonisation des procédures et une évolution organisée des systèmes aéronautiques. La Conférence est invitée à approuver la recommandation suivante :

Recommandation 4.2/x — Mise en œuvre de services minimaux de navigation aérienne

Il est recommandé que la Conférence :

- a) demande à l'OACI, en coordination avec les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), de vérifier la prestation des services minimaux de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale définis dans le cadre des blocs constitutifs de base (BBB), en appliquant la méthodologie utilisée pour détecter les carences dans le domaine de la navigation aérienne par rapport aux plans régionaux de navigation aérienne ;

- b) encourage les États, les organisations internationales et les parties prenantes de l'industrie à envisager de mettre à profit des technologies de pointe pour assurer ces services minimaux de navigation aérienne en tenant compte des principes d'interopérabilité à l'échelle mondiale et de conformité aux spécifications de performances ;
- c) demande à l'OACI de charger les PIRG de coordonner à un niveau régional l'interopérabilité des systèmes et l'harmonisation des procédures en lien avec l'utilisation de technologies et de concepts d'exploitation avancés, en tenant compte des besoins à l'échelle mondiale ;
- d) prie instamment les États d'inclure la planification de la mise en œuvre des services de base définis dans le cadre des BBB dans leurs plans nationaux de navigation aérienne ;
- e) demande à l'OACI, dans l'esprit de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB), d'assurer l'assistance technique nécessaire aux États pour la prestation des services de navigation aérienne de base, tels qu'ils ont été recensés par les PIRG et indiqués dans les plans nationaux de navigation aérienne des États.