



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)**
4.3 : Mise en œuvre d'ASBU pour améliorer les performances

MÉTHODE ASBU SIMPLIFIÉE

(Note présentée par l'Afrique du Sud)

RÉVISION N° 1

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note examine la situation de l'Afrique du Sud au regard du concept de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ainsi que les grandes préoccupations exprimées par certains États qui n'ont pas acquis une compréhension suffisante du concept pour planifier et mener efficacement la mise en œuvre des exigences applicables en matière de navigation aérienne. Cette difficulté peut à son tour avoir des répercussions sur l'élaboration de plans nationaux et régionaux, qui compromettront la mise en œuvre du Plan mondial de navigation aérienne (Doc 9750, GANP). La présente note met par conséquent en exergue la nécessité impérieuse de fournir les directives et les outils nécessaires aux groupes régionaux pour remédier aux difficultés généralement signalées en ce qui concerne la méthode ASBU et la compréhension qu'en ont les États.

Suite à donner : La Conférence est invitée à demander à l'OACI d'établir une version simplifiée de la méthode ASBU afin d'aider les États à déterminer leurs besoins.

1. INTRODUCTION

1.1 À sa 38^e session, l'Assemblée de l'OACI a approuvé, au titre de la Résolution A38-2 intitulée *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*, la quatrième édition du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750), dont la méthode de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) est une composante essentielle.

1.2 La méthode mondiale ASBU a été conçue comme une approche d'ingénierie de systèmes programmatique et flexible, qui permettrait à tous les États de faire avancer leurs moyens de navigation aérienne en fonction des besoins opérationnels mondiaux et régionaux ainsi que de leurs besoins opérationnels nationaux particuliers.

1.3 À l'époque, le GANP était censé donner des « orientations clairement définies sur les objectifs opérationnels directeurs et les technologies de soutien, l'avionique, les procédures, les normes et les approbations réglementaires nécessaires à leur réalisation » et établir « un environnement propice aux mises en œuvre progressives fondées sur les profils opérationnels et les densités de circulation spécifiques de chaque État ».

1.4 En outre, au cours du triennat qui a suivi la 38^e session de l'Assemblée, l'OACI a établi un plan détaillé pour l'établissement de normes et de pratiques recommandées (SARP) et d'éléments indicatifs à l'appui des ASBU. Une fois établi, le plan est devenu un appendice à la cinquième édition du GANP et a été présenté à la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI.

1.5 L'Afrique du Sud a adopté la méthode ASBU dans le cadre de son Plan directeur national relatif à l'espace aérien (NAMP) et a décidé de mettre en œuvre tous les modules du Bloc 0 et du Bloc 1 là où les avantages opérationnels et l'analyse des besoins soutiennent la mise en œuvre.

2. ANALYSE

2.1 Bien que le GANP ait une perspective mondiale, il n'est pas prévu que tous les modules des blocs doivent nécessairement être appliqués dans chaque État et chaque région. La souplesse inhérente à la méthode ASBU permet aux États de mettre en œuvre des modules en fonction de leurs besoins opérationnels spécifiques.

2.2 Toutefois, il ressort des enseignements tirés que, ces cinq dernières années, depuis la 38^e session de l'Assemblée, la méthode ASBU, telle qu'elle figure dans le GANP, s'est complexifiée et s'est avérée difficile à comprendre pour de nombreux États. Par conséquent, il faudrait remédier aux difficultés connexes concernant les ASBU afin de soutenir l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI.

2.3 Il convient de noter qu'à l'heure actuelle, les mises à niveau par blocs ne donnent pas de précisions sur la date ou le secteur de mise en œuvre d'un module ASBU particulier, dès qu'il est disponible, si bien que dans certains États on ne sait pas bien ce qu'il faut vraiment faire pour répondre aux besoins opérationnels. En outre, en l'absence de directives claires, certains États deviennent vulnérables face à des membres de l'industrie aéronautique qui les approchent à un niveau politique et leur présentent des solutions coûteuses pour mettre en œuvre des modules qui ne sont pas nécessaires ou qui vont bien au-delà du nécessaire dans cet État particulier.

2.4 À l'occasion d'un compte rendu informel au Conseil, la majorité des directeurs régionaux de l'OACI ont souligné la nécessité de simplifier la méthode ASBU afin d'éviter la confusion actuelle dans les États. Par ailleurs, à l'occasion d'un exposé sur la Semaine de la sécurité (C-DEC 210/4), le Conseil a également noté les difficultés présentées par la série de questions émergentes qui ont été soulevées, notamment celles relatives à la mise en œuvre des ASBU.

2.5 En outre, au cours d'un examen récent du rapport annuel récapitulatif sur les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), couvrant la période d'avril 2017 à mars 2018, la Commission de navigation aérienne s'est dite préoccupée par le fait que de nombreux États ne saisissent toujours pas le concept ASBU et a relevé la nécessité de le simplifier afin qu'ils comprennent mieux les mesures à prendre.

2.6 Elle a souligné que cette méconnaissance pourrait avoir des répercussions sur l'élaboration des plans nationaux, qui compromettraient la mise en œuvre du GANP. Il a été noté que les parties prenantes de l'industrie comprenaient bien mieux le cadre ASBU que certains États et qu'il fallait prendre des mesures pour remédier à cette situation.

2.7 En outre, sur la même question des ASBU, le Groupe de la mise en œuvre, de la stratégie et de la planification (ISPG) du Conseil a examiné le rapport récapitulatif sur les PIRG et les RASG et a discuté des difficultés auxquelles font face des États, notamment de la mise en œuvre des ASBU.

2.8 Enfin, l'ANC a signalé au Conseil que l'un des problèmes communément rencontrés par les régions est la nécessité d'améliorer la compréhension des États en ce qui concerne les modules ASBU, étant donné que cela peut avoir une incidence sur la mise en œuvre du GANP (C-DEC 214/7).

3. CONCLUSION

3.1 Bien que l'Afrique du Sud et certains autres États aient entrepris de planifier et d'incorporer les modules ASBU dans leurs activités de planification nationale, il importe au plus haut point de simplifier la méthode ASBU pour les États qui sont confrontés à des difficultés de planification et de mise en œuvre, faute de quoi l'élaboration de plans nationaux et régionaux s'en trouvera entravée, ce qui aura des répercussions sur la mise en œuvre du GANP.

4. RECOMMANDATION

4.1 La Conférence est invitée à approuver la recommandation suivante :

Recommandation 4.3/x — Mise en œuvre des ASBU pour améliorer les performances

Il est recommandé que la Conférence :

- a) demande aux États ayant incorporé les exigences de la méthode ASBU dans leurs plans nationaux de navigation aérienne de se coordonner avec les États qui n'ont pas encore entrepris cette activité conformément à la conclusion 17 de la réunion APIRG/21, et de les soutenir ;
- b) demande aux États qui ne l'ont pas encore fait, d'élaborer leur plan national ASBU (en tant que composante de leur plan national de navigation aérienne) sur la base de la catégorisation et de l'ordre de priorité des modules ASBU de l'APIRG, au plus tard le 30 juin 2019 ;
- c) demande à l'OACI de continuer d'apporter un appui à l'organisation d'ateliers et de programmes de formation sur les exigences relatives aux plans de navigation aérienne nationaux et régionaux.