



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

**ÉLABORATION DE MOYENS DESTINÉS À AIDER LES ÉTATS À METTRE EN PLACE
LES BLOCS CONSTITUTIFS DE BASE (BBB)**

(Note présentée par la République dominicaine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note décrit les difficultés auxquelles les États sont confrontés dans la mise en place des systèmes destinés à appuyer la fourniture de services de navigation aérienne, notamment de ceux qui nécessitent l'installation des plus récentes technologies. Il n'y a pas d'éléments indicatifs précis sur cette tâche ou d'environnement d'essai dans lequel observer les fonctionnalités des systèmes. Pas plus qu'il n'y a de façon d'assurer l'interopérabilité avec les autres systèmes et sous-systèmes internes ou externes, ce qui pourrait nuire à l'harmonisation régionale et à la sécurité.

Suite à donner : La Conférence est invitée à convenir de la recommandation figurant au paragraphe 3.3.

1. INTRODUCTION

1.1 La mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) appuie le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) de l'OACI et l'objectif d'améliorer les performances régionales.

1.2 Le concept ASBU est basé sur quatre grands domaines d'amélioration des performances (PIA) :

- a) opérations aéroportuaires ;
- b) systèmes et données interopérables à l'échelle mondiale ;
- c) capacité optimale et vols flexibles ;
- d) trajectoires de vol efficaces.

¹ Version en langue espagnole fournie par la République dominicaine.

1.3 Les blocs ASBU indiquent les équipements sol et bord et l'échéancier de mise en œuvre des normes et procédures en vue de solutions de gestion du trafic aérien (ATM) assurant l'interopérabilité mondiale.

1.4 Nous sommes au seuil du bloc ASBU 1. D'après la présente note de travail, ce bloc est focalisé sur la mise à disposition des nouvelles technologies, des procédures, des normes, etc., qui appuieront ses dix-sept modules, lesquels se répartissent comme suit dans les quatre grands domaines d'amélioration des performances :

- a) 6 modules sur des aéroports plus « verts » ;
- b) 4 modules sur les systèmes et les données interopérables à l'échelle mondiale ;
- c) 4 modules sur la capacité optimale et les vols flexibles ;
- d) 3 modules sur des trajectoires de vol efficaces.

2. ANALYSE

2.1 Nous comprenons que les blocs ASBU doivent en principe procurer aux États des orientations sur la façon d'élaborer leur plan national pour qu'il réponde à leurs besoins et améliore la performance de leur système de navigation aérienne au moyen de progrès de l'aviation ; nous comprenons également que les blocs constitutifs de base (BBB) représentent une liste de contrôle des services minimaux de navigation aérienne qui doivent être en place pour l'aviation civile internationale avant la mise en œuvre de quelque amélioration que ce soit dans le cadre des blocs ASBU. Cela dit, nous estimons que ce cadre orienté services soulève de nombreuses questions, en particulier dans les décisions relatives à l'acquisition de moyens de mise en œuvre appropriés.

2.2 Afin de fournir le mieux possible les services nécessaires visés par les BBB et de mener à bien les améliorations à apporter prévues par le bloc 1, les États doivent acheter et installer de l'équipement, des systèmes et/ou des applications provenant de un ou de plusieurs fournisseurs de l'industrie, qui, du moins en principe, produisent leurs articles avec l'intention de répondre aux besoins des prestataires de services de navigation aérienne des pays les plus développés. Une fois ces besoins satisfaits, les fabricants portent leur attention sur les pays moins développés, leur offrant des ensembles technologiques qui, le plus souvent, dépassent les attentes ou les besoins de ces pays, ou qui ne sont pas compatibles avec les systèmes en place ou les systèmes des régions d'information de vol (FIR) adjacentes.

2.3 La note AN-Conf/13-WP/18 propose une structure à couches multiples pour la sixième édition du GANP, dont quatre centrées sur le plan national, et laisse aux États la tâche de mettre en place leurs systèmes. En outre, la note AN-Conf/13-WP/25, qui propose que les services minimaux de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale soient fournis au moyen du cadre des blocs constitutifs de base (BBB), ne contient que des suggestions théoriques pour la mise en place et n'explique pas comment ces services seront étendus à l'utilisateur final.

2.4 La note WP/25 invite instamment les États à tirer parti de ces possibilités comme moyen d'introduire les nouveautés technologiques et de prendre les devants dans la mise à niveau des systèmes de navigation aérienne.

2.5 Dans la conclusion, la note WP/25 indique ce qui suit : « *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 ». Nous insistons toutefois sur le fait que cette note ne précise pas comment cet objectif doit être atteint.

2.6 Afin d'illustrer les problèmes décrits, nous présentons en appendice le schéma de mise en place des blocs constitutifs de base concernant la gestion du trafic aérien (ATM), du point d'origine à l'utilisateur final. Ce schéma ne montre que les composants qui relient le prestataire de service à l'utilisateur final ; dans la réalité, il y a d'innombrables systèmes et applications qui interagissent pour que la mise en place se produise.

3. CONCLUSION

3.1 La présente note appuie pleinement et salue les conclusions de la note AN-Conf/13-WP/25. De plus, en vue de la réalisation des objectifs qui y sont indiqués, elle propose, comme suite aux orientations théoriques de l'OACI, que les principaux fournisseurs industriels soient instamment invités à créer un environnement d'essai grâce auquel les États peuvent justifier leurs besoins en matière d'acquisition au moyen de garanties de fonctionnalité et d'interopérabilité avec leurs environnements avant d'introduire la technologie nécessaire.

3.2 Cet environnement aiderait à rationaliser la mise en œuvre non seulement des BBB mais aussi des blocs ASBU. Les États moins développés qui n'ont pas cette possibilité pourraient être sceptiques, comme c'est souvent le cas lorsqu'il est question d'acquisition et de mise en œuvre, et préférer attendre que les systèmes arrivent à maturité dans les différentes régions avant de s'engager à leur sujet. Ce processus dure habituellement de un à cinq ans et crée les problèmes d'harmonisation bien connus qui ont affecté certains systèmes.

3.3 Un tel environnement renforcerait sans conteste les conclusions de la note WP/25 sur la **fourniture des services minimaux de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale au moyen du cadre des blocs constitutifs de base (BBB)**. La Conférence est invitée à convenir de la recommandation suivante :

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

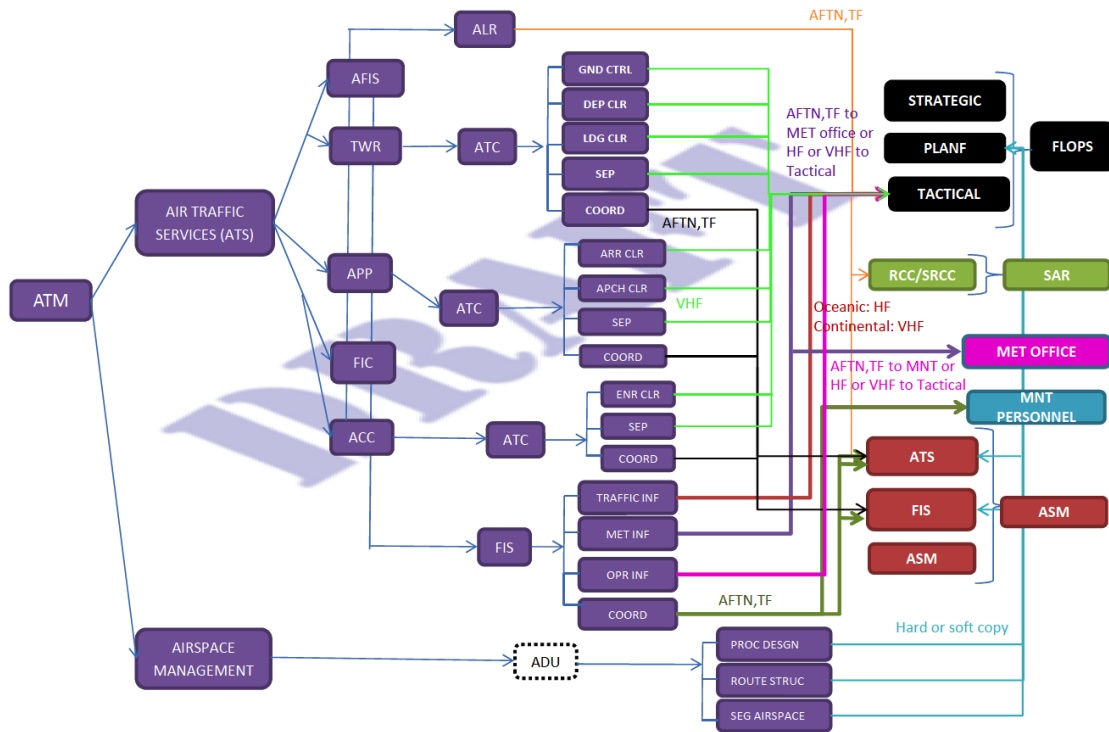
Il est recommandé que la Conférence :

- a) appuie la proposition de la présente note selon laquelle, comme suite aux orientations théoriques de l'OACI, les principaux fournisseurs industriels soient instamment invités à créer un environnement d'essai grâce auquel les États peuvent justifier leurs décisions en matière d'acquisition au moyen de garanties de fonctionnalité et d'interopérabilité avec leurs environnements ;
- b) accepte les conclusions de la note AN-Conf/13-WP/25, sur la fourniture de services minimaux de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale au moyen du cadre des blocs constitutifs de base.

APPENDICE

SOUTIEN ATM ET UTILISATEURS FINAUX

ATM SUPPORT & END USERS



— FIN —