

ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

## COMMISSION TECHNIQUE

## Point 35 : Navigation aérienne — Soutien de la mise en œuvre

## PRIORITÉS ET CIBLES RÉGIONALES POUR LA NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750), en plus d'orienter la stratégie à appliquer dans le programme des activités techniques de l'OACI concernant la navigation aérienne, guide aussi les activités des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), des États, des fournisseurs de services, des utilisateurs de l'espace aérien et d'autres parties intéressées. Le 29 mai 2013, le Conseil (199-5) a approuvé la quatrième édition du GANP qui contient le nouveau cadre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU). Alors que les PIRG procèdent à l'amélioration de la performance régionale en appliquant les modules appropriés du Bloc 0, la présente note décrit une méthode possible d'établissement des priorités et une méthodologie pour faciliter la détermination de priorités et cibles régionales pour la navigation aérienne.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à prier le Conseil de charger les PIRG :

- d'établir, pour mai 2014, conformément aux Recommandation 6/1 et 6/2 de la 12<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne, leurs priorités et leurs cibles pour la navigation aérienne ;
- d'échanger mutuellement des renseignements sur leurs succès ;
- de faire appel à des groupes de contacts spécialisés, si nécessaire, pour traiter de l'harmonisation des plans de navigation aérienne des zones adjacentes de PIRG ;
- de mettre en place dans chaque région un mécanisme de coordination entre les PIRG et les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) pour veiller à la compatibilité de leurs activités et éviter les doubles emplois.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité, Protection de l'environnement et Développement durable du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans cette note seront entreprises sous réserve des ressources disponibles dans le Budget-Programme ordinaire 2014-2016 et/ou venant de contributions extra-budgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 10007, <i>Rapport de la 12<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne</i> (2012) (AN-Conf/12) Doc 9958, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 8 octobre 2010) Doc 9883, <i>Manuel sur les performances mondiales du système de navigation aérienne</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 *Mécanisme des PIRG* : Le Conseil a institué les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) qui sont chargés de planifier le perfectionnement des systèmes et de l'infrastructure régionaux de la navigation aérienne. Il en existe six : APANPIRG (Groupe régional Asie/Pacifique de planification de la navigation aérienne), APIRG (Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre), GEPNA (Groupe européen de planification de la navigation aérienne), GREPECAS (Groupe régional CAR/SAM de planification de la navigation aérienne), MIDANPIRG (Groupe régional Moyen-Orient de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne) et NAT SPG (Groupe de planification coordonnée Atlantique Nord). La présente note explique comment les PIRG progressent dans l'établissement des priorités régionales pour l'amélioration de l'exploitation et les cibles correspondantes pour les systèmes de navigation aérienne.

## 2. PRIORITÉS RÉGIONALES ET CIBLES POUR LA NAVIGATION AÉRIENNE

2.1 *Établissement des priorités* : Pour étayer un système de navigation aérienne harmonisé à l'échelle mondiale, l'OACI a publié la quatrième édition du GANP qui contient des indications claires et précises sur les cibles opérationnelles à viser et les technologies, avioniques, procédures, normes et approbations réglementaires qui les appuieraient et qui sont nécessaires pour les concrétiser. Le GANP établit de plus un cadre pour des mises en œuvre progressives fondées sur les profils de l'exploitation et les densités de trafic propres à chaque région et à chaque État. Ce cadre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) a été adopté par consensus et constitue la base du GANP révisé.

2.2 Bien que le GANP soit un plan d'envergure mondiale, tous les modules des ASBU ne sont pas nécessairement applicables à tous les États ou à toutes les régions. Certains sont des ensembles spécialisés de mesures qui devraient seulement être appliqués là où des besoins de l'exploitation ou des bienfaits correspondants existeraient. C'est pourquoi les priorités de mise en œuvre pour les améliorations de la gestion du trafic aérien (ATM) varieraient selon les régions en fonction de leur environnement opérationnel, du volume de leur trafic, etc. Dans un premier temps, les priorités seraient établies par les États individuels, puis par les PIRG à l'échelon des régions. Il est prévu qu'un nombre très limité de modules ASBU serait essentiel à l'échelle du monde et que par conséquent, le moment venu ils pourront faire l'objet de normes de l'OACI qui stipuleraient des dates de leur mise en œuvre obligatoire. D'autres modules seraient appliqués par la méthode traditionnelle, avec plus de souplesse mais tout en assurant l'interopérabilité mondiale. Entre-temps, l'OACI continuera de travailler sur des textes d'orientation afin de caractériser les modules de mises à niveau par blocs pour la priorité de leur application et guider au besoin les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre ainsi que les États.

2.3 *Méthodologie* : Guidé par le Plan mondial de navigation aérienne, la planification régionale commence par l'identification des zones ATM homogènes, des grands courants de trafic et des aéroports internationaux. L'analyse de ces renseignements devrait conduire à mettre en évidence les possibilités d'amélioration de la performance opérationnelle. Les modules ASBU seraient évalués pour établir ceux qui procureraient le mieux les améliorations opérationnelles nécessaires. Selon la complexité du module, des mesures de planification supplémentaires seront peut-être nécessaires qui concerneraient notamment les besoins en matière de financement et de formation. En bout de ligne, des plans régionaux de déploiement des modules seraient dressés sur la base des technologies d'appui nécessaires. Il s'agit là d'un processus de planification itérative qui peut exiger la répétition de plusieurs activités jusqu'à ce que le plan définitif comportant des cibles régionales puisse être établi. Cette méthode de planification exige la pleine participation des États, des fournisseurs de services, des utilisateurs de l'espace aérien et d'autres parties prenantes, ce qui assurerait l'engagement de tous les intéressés en faveur de la mise en œuvre. Pareille démarche faciliterait la suite qui serait donnée à la Recommandation 6/1 de AN-Conf/12,

qui invite instamment tous les États et tous les PIRG à achever pour mai 2014 l'alignement de tous les plans régionaux de navigation aérienne sur la quatrième édition du Plan mondial de navigation aérienne.

2.4 *GCM PIRG-RASG* : Une Réunion mondiale de coordination (GCM) des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) s'est tenue à Montréal le 19 mars 2013 sous la présidence du Président du Conseil de l'OACI. Le principal objectif de cette réunion était d'échanger des opinions et d'établir si les PIRG et les RASG étaient disponibles et avaient les moyens d'établir des priorités et des cibles conformes aux nouvelles versions du GANP et du Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Elle avait pour objectif secondaire de promouvoir l'échange de renseignements sur les mesures positives prises par les PIRG et les RASG pour renforcer le plus possible leur synergie. Les résultats de cette réunion ont notamment été les suivants :

- a) accord sur l'établissement, pour mai 2014, de priorités et de cibles régionales pour la navigation aérienne compatibles avec le cadre GANP/ASBU ;
- b) accord sur la nécessité de mesurer les améliorations des performances pour contribuer à démontrer leur incidence positive pour l'environnement ;
- c) approbation d'un prototype prévu de présentation en tableau de bord des performances régionales et détermination prévue d'une série initiale d'indicateurs et de métriques pour la navigation aérienne ;
- d) confirmation de la nécessité d'un mécanisme de coordination RASG/PIRG dans chaque région pour veiller à la compatibilité des mesures prises et éviter les doubles emplois ;
- e) encouragement de l'échange entre les États de renseignements sur leurs succès ;
- f) mise en évidence des besoins en matière de formation sur la façon d'établir les priorités des mises à niveau par blocs du système de l'aviation ;
- g) accord sur l'utilisation, si nécessaire, de groupes de liaison spéciaux qui examineraient la question de l'harmonisation des plans de navigation aérienne dans des zones adjacentes des PIRG.

2.5 Il a été décidé de convoquer tous les deux ans une réunion mondiale de coordination de ce genre, la prochaine étant prévue pour le printemps 2015.

### 3. CONCLUSION

3.1 Les ASBU décrits dans la quatrième édition du GANP (Doc 9750) ont été conçus en vue de réaliser l'harmonisation et l'interopérabilité conduisant à des améliorations de la fourniture dans le monde entier des services de navigation aérienne. Bien que les modules ASBU constituent la base d'un système totalement interopérable, il n'est pas envisagé que tous seront mis en œuvre partout ni au même moment. C'est pourquoi il est nécessaire de recourir à un moyen de hiérarchiser les améliorations opérationnelles par le truchement des modules ASBU pour aider les PIRG et les États à établir les modules qui seront effectivement mis en œuvre, dans quelles conditions et selon quels calendriers.