



## **DOUZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE**

**Montréal, 19 – 30 novembre 2012**

### **RAPPORT DU COMITÉ À LA CONFÉRENCE SUR LE POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR**

Le Comité a approuvé le rapport ci-joint en vue de le soumettre à la plénière.

John F. McCormick  
Président du Comité

*Note.— Après avoir détaché la page couverture, prière d'insérer la présente note à l'endroit approprié dans le dossier de rapport.*

---

**Point 1 : Questions stratégiques portant sur le défi de l'intégration, de l'interopérabilité et de l'harmonisation des systèmes à l'appui du concept de « Ciel unique » pour l'aviation civile internationale****1.1 INTRODUCTION**

1.1.1 Centré sur une harmonisation et une interopérabilité conduisant à un système mondial de gestion du trafic aérien (ATM), le point 1 de l'ordre du jour présente la version révisée du projet de quatrième édition du *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750, GANP). Le Comité note que cette version fait fond sur les documents de planification précédents en ce sens qu'elle constitue un cadre de planification mondiale fournissant, entre autres, un calendrier en fonction duquel les États peuvent mettre en œuvre les améliorations futures compte tenu de leurs besoins. De plus, elle fait état des besoins pour l'élaboration des normes et pratiques recommandées, dispositions réglementaires, procédures et moyens technologiques liés aux mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU). Les ASBU sont complétées par des feuilles de route pour les communications, la navigation et la surveillance (CNS), l'avionique et la gestion de l'information. Les entraves de haut niveau à la mise en œuvre, par exemple la cybersécurité, ont été déterminées et sont examinées pendant les débats. Des modalités pour assurer l'actualisation périodique des ASBU et des feuilles de route sur un horizon de planification glissant sur 15 années sont examinées.

1.1.2 Le Comité convient que les ASBU et les feuilles de route technologiques qui s'y rattachent font partie intégrante du GANP et sont de précieux outils d'aide à la mise en œuvre.

1.1.3 Le Comité convient que les politiques et principes connexes du GANP sont essentiels à la planification à long terme et représentent donc un effort considérable pour établir des principes de haut niveau afin de guider l'élaboration des politiques figurant dans l'appendice au présent rapport.

**1.2 PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE (GANP)  
— CADRE POUR LA PLANIFICATION MONDIALE**

1.2.1 Le Comité examine le projet de version révisée du GANP et les concepts qui l'appuient, y compris les ASBU, les feuilles de route technologiques et un cadre de planification régionale, avec la métrique correspondante. Il débat aussi de l'importance d'un spectre de radiofréquences approprié pour appuyer les ASBU. À l'issue des délibérations, le Comité accepte les recommandations suivantes :

**Recommandation 1/1 – Projet de quatrième édition du *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750, GANP)**

Il est recommandé que les États :

- a) approuvent en principe l'inclusion de principes de politique de haut niveau et d'autres propositions d'améliorations faites à la présente conférence, dans le projet actualisé de quatrième édition du GANP ;
- b) aient la possibilité de présenter à l'Organisation toutes observations finales concernant le projet actualisé du GANP avant l'examen par l'Assemblée de l'OACI en 2013.

Il est recommandé que l'OACI :

- c) inclue les principes clés en matière de politique de navigation aérienne présentés en appendice sous le titre « Qu'est-ce que le plan mondial de navigation aérienne ? » dans la quatrième édition du *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750, GANP) ;
- d) tienne en 2014 un symposium où les parties prenantes intéressées seront invitées à s'unir pour faire des démonstrations de bout en bout de systèmes appliquant les nouveaux concepts de gestion du trafic aérien (ATM) ;
- e) mette au point des politiques financières qui appuient l'acquisition et la mise en œuvre efficaces d'une infrastructure mondiale de services de navigation aérienne et de l'équipement de bord nécessaire ;
- f) en suivant une approche systémique globale basée sur la performance, établisse un plan d'élaboration des normes et pratiques recommandées pour les mises à niveau par blocs du système de l'aviation, notamment l'établissement de priorités mondiales convenues entre les différents blocs et modules ;
- g) définisse un processus stable et efficace à entériner par la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI pour la mise à jour du GANP, qui assure de la stabilité dans les calendriers des modules pour toutes mises à jour futures ;
- h) veille à ce que la nature et l'état des renseignements de planification dans les divers documents se rapportant au GANP soient cohérents et complets et permettent de tenir compte des apports des programmes de recherche, développement et déploiement en matière d'ATM.

#### **Recommandation 1/2 – Mise en œuvre**

Il est recommandé que l'OACI :

- a) par l'intermédiaire de ses bureaux régionaux, fournisse des orientations et une assistance concrète aux États, régions et sous-régions lorsqu'ils décident de mettre en œuvre des blocs ou des modules individuels des ASBU ;
- b) mette en place un groupe et un mécanisme amélioré pour la coopération interrégionale afin d'assurer l'harmonisation de l'ATM ;
- c) aide les États et les régions dans les domaines de la formation et du renforcement des capacités en vue de la mise en œuvre des modules appropriés de mises à niveau par blocs du système de l'aviation.

**Recommandation 1/3 – Orientations en matière de bilan de rentabilité**

Il est recommandé que l'OACI achève l'élaboration d'éléments indicatifs en matière de bilan de rentabilité, en adoptant les éléments indicatifs adéquats qui peuvent être déjà disponibles ou en cours d'élaboration.

1.2.2 Le Comité note l'analyse d'écart des modules du bloc 0 du projet ASBU et renvoie les détails s'y rapportant pour qu'ils soient pris en compte lors de l'examen et de la finalisation des modules du bloc 0.

**1.3 TECHNOLOGIE**

1.3.1 Le Comité examine diverses questions en matière de technologie et d'éléments habilitants appuyant les modules de mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et convient que des technologies disponibles et émergentes, ainsi qu'un cadre de réglementation d'appui, comprenant des normes, pratiques recommandées, procédures et éléments indicatifs de l'OACI, seraient nécessaires au succès de la mise en œuvre des ASBU et des modules connexes. Il convient également que les feuilles de route technologiques et une planification régionale appuyées par des métriques de mesure de la performance, seront nécessaires pour mesurer l'avancement et l'efficacité de la mise en œuvre, notant que des travaux plus poussés de l'OACI sont également indispensables dans ce domaine.

1.3.2 Le Comité reconnaît le besoin d'une concordance de vues sur l'architecture du système ATM en tant qu'instrument de facilitation de la mise en œuvre des ASBU.

1.3.3 Ensuite, le Comité examine une méthode proposée pour appuyer les « réseaux sans fil aériens de données auto-réservées ». Bien que l'intérêt technique de cette méthode soit accepté par le Comité, la proposition est renvoyée à l'OACI pour examen plus approfondi étant donné le fait que les technologies existantes, largement répandues, répondent aux besoins opérationnels actuels et futurs.

1.3.4 Le Comité examine l'incidence d'un accroissement du niveau d'automatisation sur le système ATM mondial et accepte la nécessité d'une feuille de route montrant l'évolution des systèmes d'automatisation ATM à l'appui du GANP.

1.3.5 Sur la base de ses délibérations, le Comité accepte les recommandations suivantes :

**Recommandation 1/4 – Architecture**

Il est recommandé que l'OACI :

- a) élabore, pour incorporation dans la première mise à jour du GANP après la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, une représentation de l'architecture logique mondiale de l'ATM afin d'appuyer le GANP et les travaux de planification des États et des régions ;
- b) élabore une analyse plus détaillée de l'architecture logique du système au sol, au niveau nécessaire pour traiter au mieux des questions d'interopérabilité mondiale.

**Recommandation 1/5 – Précision de la référence de temps**

Il est recommandé que l'OACI définisse les exigences en matière de précision concernant l'utilisation future d'une référence de temps et prépare les amendements nécessaires des normes et pratiques recommandées.

**Recommandation 1/6 – Questions de communications des données**

Il est recommandé que l'OACI :

- a) organise un examen multidisciplinaire des besoins et des problèmes en ce qui concerne les communications du contrôle de la circulation aérienne ;
- b) examine le fonctionnement, la gestion et la modernisation du projet de coopération technique relatif à un réseau numérique régional et à d'autres expériences régionales similaires aux fins d'une adaptation possible de cette pratique efficace dans d'autres régions de l'OACI.

Il est recommandé que les États :

- c) explorent des solutions multimodales selon qu'il convient pour surmonter les problèmes de transition ;
- d) anticipent et accélèrent la migration des systèmes de communication ATM vers des technologies plus efficaces afin d'appuyer en temps utile les modules ASBU.

**Recommandation 1/7 – Surveillance dépendante automatique – diffusion**

Il est recommandé que les États :

- a) reconnaissent l'efficacité de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) et des technologies de communication connexes pour combler les discontinuités dans la surveillance, ainsi que son rôle pour appuyer de futurs concepts opérationnels de gestion du trafic aérien basés sur trajectoire, étant entendu que l'ADS-B n'a pas encore atteint son plein potentiel ;
- b) reconnaissent que la coopération entre les États est essentielle pour améliorer l'efficacité des vols et renforcer la sécurité en utilisant l'ADS-B.

Il est recommandé que l'OACI :

- c) invite instamment les États à partager les données ADS-B pour renforcer la sécurité, augmenter l'efficacité et réaliser une surveillance sans discontinuités, et à travailler en étroite collaboration pour harmoniser leurs plans ADS-B afin d'optimiser les avantages.

1.3.4 Le Comité convient qu'il est nécessaire d'assurer que l'ensemble minimal de systèmes CNS mondiaux nécessaire pour satisfaire aux exigences de l'aviation en matière de sécurité et de capacité soient clairement établis ; que là où existe une duplication nécessaire, une justification raisonnée soit

fournie ; et que lorsque de nouveaux systèmes et technologies sont introduits, des stratégies de mise en œuvre définissent clairement les dispositions de temporisation pour éliminer les anciens systèmes lorsque cela est faisable. Sur cette base, le Comité convient des recommandations suivantes :

**Recommandation 1/8 – Rationalisation des systèmes radio**

Il est recommandé que l'OACI et les autres parties prenantes explorent des stratégies pour le retrait du service de certaines aides à la navigation et stations au sol et pour la rationalisation des systèmes embarqués de communications, de navigation et de surveillance, tout en maintenant la sécurité et en coordonnant la nécessité d'une redondance de système suffisante.

**Recommandation 1/9 – Surveillance dépendante automatique – diffusion basée dans l'espace**

Il est recommandé que l'OACI :

- a) appuie, sous réserve de validation, l'inclusion dans le GANP, le développement et l'adoption de l'ADS-B basée dans l'espace, comme moyen de surveillance ;
- b) élabore, au besoin, des normes et pratiques recommandées et des éléments indicatifs pour appuyer l'ADS-B basée dans l'espace ;
- c) facilite les interactions nécessaires entre parties prenantes, s'il y a lieu, pour appuyer cette technologie.

**Recommandation 1/10 – Surveillance dépendante automatique — réseaux de données sans fil auto-organiseurs**

Il est recommandé que l'OACI examine l'utilisation de réseaux de données sans fil auto-organiseurs basés sur la technologie VDL mode 4, en tenant compte :

- a) des avantages techniques possibles ;
- b) de la question de savoir si une telle utilisation répond à un besoin opérationnel non encore satisfait ;
- c) de l'incidence d'une installation anticipée et en rattrapage sur le parc mondial d'aéronefs.

**Recommandation 1/11 – Feuille de route pour l'automatisation**

Il est recommandé que l'OACI :

- a) élabore une feuille de route mondiale pour l'évolution des systèmes sol d'automatisation de la gestion du trafic aérien qui cadre avec la mise à niveau par blocs du système de l'aviation ;

- b) définisse les exigences basées sur les performances des systèmes d'automatisation de la gestion du trafic aérien de manière à ce que :
  - 1) lorsque c'est nécessaire, ces systèmes soient interopérables entre les États et les régions ;
  - 2) la fonction et l'exploitation de ces systèmes donnent lieu à une performance cohérente et prévisible du système de gestion du trafic aérien entre les États et les régions.

#### 1.4 SPECTRE

1.4.1 En ce qui concerne le développement continu du spectre des fréquences aéronautiques en tant que ressource, le Comité convient que le spectre des fréquences est fondamental pour la sécurité de l'aviation et les opérations aériennes. Il est indispensable que l'aviation conserve l'accès à un spectre suffisant, convenablement protégé, pour soutenir le système ATM mondial actuel et futur. Le Comité note que, pour y parvenir, l'aviation doit continuer à participer au processus de réglementation des radiocommunications (Conférences mondiales des radiocommunications [CMR] et processus préparatoire de l'UIT-R). Le Comité appuie la nécessité d'avoir une position commune de l'OACI coordonnée à l'échelle mondiale et des ressources suffisantes pour veiller à ce que les besoins futurs de l'aviation en matière de spectre soient reconnus et satisfaits et à ce que les menaces potentielles et réelles soient identifiées et écartées. À l'issue de ses délibérations, le Comité accepte la recommandation suivante :

**Recommandation 1/10 – Développement de la ressource qu'est le spectre des fréquences aéronautiques**

Il est recommandé que les États et les parties prenantes :

- a) reconnaissent que la disponibilité d'un spectre de radiofréquences adéquat et approprié pour prendre en charge les services de sécurité aéronautiques est une condition préalable au déploiement de systèmes et de technologies ;
- b) travaillent ensemble à réaliser une gestion efficace des fréquences aéronautiques et mettre de l'avant les « meilleures pratiques » pour démontrer l'efficacité et la pertinence de l'industrie dans la gestion du spectre ;
- c) appuient les activités de l'OACI relatives à la stratégie et à la politique en matière de spectre des fréquences dans le cadre de réunions de groupes d'experts et des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre ;
- d) appuient la Résolution A36-25 de l'Assemblée et la nécessité que les intérêts de l'aviation soient suffisamment représentés par les États aux Conférences mondiales des radiocommunications (CMR) et aux réunions préparatoires aux CMR de l'Union internationale des télécommunications (UIT).

Il est recommandé que l'OACI :

- e) élabore et mette en œuvre une stratégie complète en matière de spectre des fréquences aéronautiques en rapport avec le GANP, qui intègre les objectifs suivants :
  - 1) disponibilité en temps opportun et protection appropriée d'un spectre adéquat pour créer un environnement durable pour la croissance et le développement technologique à l'appui de la sécurité et de l'efficacité opérationnelle des systèmes opérationnels actuels et futurs, et permettre la transition entre la génération de technologies actuelle et la prochaine génération ;
  - 2) démontrer l'utilisation efficace du spectre attribué par une gestion efficace des fréquences et l'utilisation des meilleures pratiques ;
  - 3) indiquer clairement dans la stratégie qu'il faut que les systèmes aéronautiques fonctionnent dans le spectre attribué à un service de sécurité aéronautique approprié ;
- f) établisse des échéances et des méthodologies pour compléter les objectifs de planification du GANP par une stratégie en matière de spectre de fréquences ;
- g) continue à affecter des ressources suffisantes et à appliquer une approche à long terme à ses programmes de travail sur les questions relatives au spectre des fréquences aéronautiques ;
- h) envisage l'adoption d'une méthodologie qui permette aux parties prenantes de l'ATM d'utiliser efficacement les éléments de l'OACI sur le spectre des fréquences aéronautiques comme orientation commune pour consolider la position de l'OACI aux Conférences mondiales des radiocommunications ;
- i) examine la possibilité de restructurer le Manuel relatif aux besoins de l'aviation civile en matière de spectre radioélectrique — Énoncés de politique approuvés de l'OACI (Doc 9718) en utilisant une plateforme web au besoin pour mieux aider les États à appliquer la stratégie en matière de spectre.

#### 1.4.2 Questions spécifiques relatives à l'ordre du jour de la CMR 15 de l'UIT

1.4.2.1 Le Comité note que la CMR-15 examinera une mesure réglementaire possible pour faciliter l'usage du spectre du service fixe par satellite pour la liaison de commande et de contrôle (C2) pour les systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS), compatible avec les aspects de sécurité de la vie humaine des opérations RPAS. Le Comité convient qu'il est important que les États et l'OACI apportent leur appui aux études préparatoires du Secteur des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT-R) qui sont en cours sur cette question, pour veiller à ce qu'il soit suffisamment tenu compte des préoccupations de sécurité si une attribution de spectre n'intéressant pas la sécurité est utilisée. Sur la base de ses délibérations, le Comité accepte la recommandation suivante :



**Recommandation 1/13 – Possibilité d'utiliser des attributions de spectre au service fixe par satellite pour assurer la sécurité d'exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotés**

Il est recommandé que l'OACI appuie les études menées au Secteur des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT-R) pour déterminer quelles mesures réglementaires de l'UIT sont requises pour permettre l'utilisation de bandes de fréquences attribuées au service fixe par satellite pour les liaisons de commande et de contrôle (C2) des systèmes d'aéronefs télépilotés afin d'assurer la compatibilité avec les exigences techniques et réglementaires de l'OACI applicables aux services de sécurité.

1.4.3.2 Le Comité note que des réseaux de satellites VSAT dans la bande C (3400 – 4200 MHz) sont utilisés pour faciliter les services CNS de sécurité là où une infrastructure terrestre est inexistante ou n'est pas suffisamment fiable. Du fait de l'atténuation atmosphérique et de l'atténuation causée par les précipitations dans la bande des hautes fréquences, la bande C demeure la bande de fréquences la plus appropriée pour ces services, spécialement dans les régions tropicales. Des réseaux VSAT en bande C sont actuellement utilisés dans toutes les régions du monde. Il est cependant rappelé qu'à la CMR-07 une attribution spécifique à la Région 1 de l'UIT (Europe et Afrique) a été faite pour le service des télécommunications mobiles internationales (IMT) dans la bande C. Il en est résulté du brouillage et un accès réduit pour les réseaux aéronautiques en bande C, spécialement en Afrique.

1.4.3.3 De plus, le Comité note que l'issue des points 1.1 et 0.1.5 de l'ordre du jour de la CMR-15 pourrait avoir des incidences négatives sur la poursuite du fonctionnement des réseaux VSAT en bande C à l'échelle mondiale, à moins que les intérêts de l'aviation ne soient suffisamment appuyés pendant la CMR. Le Comité convient qu'il est nécessaire que la disponibilité à long terme du spectre VSAT et la protection contre le brouillage soient garanties dans tout le continent africain et dans les autres parties du monde. Sur la base de ce qui précède, le Comité accepte la recommandation suivante :

**Recommandation 1/14 – Disponibilité et protection à long terme du spectre des microstations (VSAT)**

Il est recommandé :

- a) que l'OACI et les États membres n'appuient pas d'attributions additionnelles aux télécommunications mobiles internationales dans le spectre de la bande C du service fixe par satellite aux dépens des réseaux VSAT actuels ou futurs ;
- b) que l'OACI et les États membres poursuivent cette question au Secteur des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT-R) et pendant la Conférence mondiale des radiocommunications (CMR-15), avec une proposition coordonnée pour préconiser une solution dans laquelle l'attribution de spectre aux télécommunications mobiles internationales ne compromet pas la disponibilité des réseaux VSAT aéronautiques.

## 1.5 MÉTRIQUES

1.5.1 Le Comité note que la mise en œuvre d'un « Ciel unique » nécessitera l'emploi d'un « langage » commun concernant la surveillance et la mesure des performances. Cela implique une approche coordonnée entre tous les États et toutes les parties prenantes pour la communication, la collecte, le stockage, la protection et la diffusion des données, le calcul d'indicateurs et l'utilisation des résultats à l'appui des divers processus d'amélioration de l'ATM. Il est convenu qu'il est nécessaire d'élaborer une méthodologie mondiale pour identifier des métriques et des indicateurs qui pourraient être utilisés pour permettre aux États et aux régions de mesurer et d'évaluer l'efficacité de leurs initiatives en matière de performances ATM. Ce faisant, une attention particulière devrait être accordée à éviter les doubles emplois et à utiliser, dans la plus grande mesure possible, des arrangements et solutions existants. Comme résultat de ses délibérations, le Comité convient de la recommandation suivante :

### **Recommandation 1/15 – Surveillance et mesure des performances des systèmes de navigation aérienne**

Il est recommandé que l'OACI :

- a) établisse un ensemble de métriques communes de performances des services de navigation aérienne appuyées par des éléments indicatifs, en se fondant sur les documents existants de l'OACI (p. ex. *Manuel sur les performances globales du système de navigation aérienne* (Doc 9883) et *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) ;
- b) promeuve le développement et l'emploi d'« indicateurs de sécurité avancés » en complément des « indicateurs de sécurité retardés » existants, comme partie intégrante et élément clé pour entraîner une amélioration dans les performances et dans la gestion des risques réalisée ;
- c) encourage une prompte et étroite participation des organes de réglementation et de supervision dans l'élaboration, la preuve des concepts et la mise en œuvre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation et des programmes régionaux.

### **Recommandation 1/16 – Considérations d'accès et d'équité**

Il est recommandé que les États :

- a) veillent à ce que, dans le cadre de la mise en œuvre de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation, les principes d'accès et d'équité soient inclus dans tous les efforts de modernisation et de réorganisation de l'espace aérien ;
- b) indiquent en détail comment ils assureront la surveillance des fournisseurs de service pour assurer que ceux-ci fournissent un accès équitable et efficace à tous les services aéronautiques, y compris l'aviation générale.

-----

---

**APPENDICE****QU'EST-CE QUE LE PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE ?****1. INTRODUCTION**

1.1 Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI est un cadre global qui inclut les principes clés de la politique aéronautique pour aider les régions de l'OACI, les sous-régions et les États dans la préparation de leurs plans de navigation aérienne régionaux et nationaux.

1.2 L'objectif du GANP est d'accroître la capacité et d'améliorer l'efficacité du système mondial de l'aviation tout en améliorant la sécurité, ou pour le moins en la maintenant. Le GANP comprend aussi des stratégies pour atteindre les autres objectifs stratégiques de l'OACI.

1.3 Le GANP inclut le cadre de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), ses modules et ses feuilles de route technologiques connexes, couvrant notamment les communications, la surveillance, la navigation, la gestion de l'information et l'avionique.

1.4 Les ASBU sont destinées à être utilisées par les régions, les sous-régions et les États lorsqu'ils souhaitent adopter les blocs pertinents ou des modules individuels afin d'aider à réaliser l'harmonisation et l'interopérabilité par leur application cohérente à travers les régions et le monde.

1.5 Le GANP, avec d'autres plans OACI de haut niveau, aidera les régions de l'OACI, les sous-régions et les États à établir leurs priorités en matière de navigation aérienne pour les quinze prochaines années.

1.6 Le GANP énonce dix principes clés de l'OACI guidant la planification de la navigation aérienne aux échelons mondial, régional et des États.

**CHAPITRE I****LES DIX PRINCIPES CLÉS DE L'OACI EN MATIÈRE DE  
POLITIQUE DE NAVIGATION AÉRIENNE****1. *Engagement vis-à-vis de la mise en œuvre des objectifs stratégiques et des secteurs clés de performance de l'OACI***

1.1 La planification de la navigation aérienne régionale de l'OACI et celle des États couvriront chacun des dix objectifs stratégiques de l'OACI ainsi que ses onze secteurs clés de performance.

**2. *La sécurité de l'aviation est la plus haute priorité***

2.1 Dans la planification de la navigation aérienne et dans l'établissement et la mise à jour de leurs plans de navigation respectifs, les régions de l'OACI et les États tiendront dument compte des priorités en matière de sécurité établies dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

**3. *Approche par paliers de la planification de la navigation aérienne***

3.1 Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et le Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI guideront et harmoniseront l'élaboration des plans de navigation aérienne de l'OACI et de chacun des États.

3.2 Les plans de navigation aérienne régionaux de l'OACI, élaborés par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), guideront et harmoniseront aussi l'élaboration des plans de navigation aérienne de chaque État.

3.3 Lorsqu'ils élaborent leurs plans de navigation aérienne régionaux, les PIRG devraient s'occuper des questions intrarégionales et interrégionales qu'ils comportent.

**4. *Concept opérationnel d'ATM mondiale (GATMOC)***

4.1 Le GATMOC (Doc 9854) et les manuels connexes entérinés par l'OACI, notamment le *Manuel des spécifications du système de gestion du trafic aérien* (Doc 9882) et le *Manuel sur les performances globales du système de navigation aérienne* (Doc 9883) continueront, au cours de leur évolution, d'assurer une solide base conceptuelle pour les systèmes mondiaux de navigation aérienne et de gestion du trafic aérien.

**5. *Priorités mondiales en matière de navigation aérienne***

5.1 Les priorités mondiales en matière de navigation aérienne sont décrites dans le GANP. L'OACI devrait élaborer des dispositions, développer du matériel de soutien et dispenser de la formation en accord avec les priorités mondiales en matière de navigation aérienne.

**6. *Priorités régionales et priorités des États en matière de navigation aérienne***

6.1 Les régions de l'OACI, les sous-régions et chaque État devraient établir, par l'intermédiaire des PIRG, leurs propres priorités en matière de navigation aérienne pour répondre à leurs besoins et circonstances propres en accord avec les priorités mondiales en la matière.

**7. *Mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), modules et feuilles de route***

7.1 Les ASBU, les modules et les feuilles de route constituent un appendice essentiel au GANP, et il est à noter qu'ils continueront à évoluer à mesure que des travaux seront accomplis pour affiner et actualiser leur contenu et développer en conséquence des dispositions, du matériel de soutien et des formations connexes.

**8. *Usage des blocs et modules ASBU***

8.1 Bien que le GANP ait une perspective mondiale, il n'est pas prévu que tous les modules ASBU soient appliqués à l'ensemble du globe.

8.2 Lorsque des blocs et des modules ASBU sont adoptés par des régions, des sous-régions ou des États, ils devraient être suivis en conformité avec les exigences spécifiques de l'ASBU pour assurer l'interopérabilité et l'harmonisation mondiales de la gestion du trafic aérien.

8.3 Il est prévu que certains modules ASBU seront indispensables au niveau mondial et pourront donc en définitive faire l'objet de dates de mise en œuvre prescrites par l'OACI.

9. ***Avantages par rapport aux coûts et questions financières***

9.1 La mise en œuvre de mesures intéressant la navigation aérienne, notamment celles qui sont identifiées dans les ASBU, peut exiger, de la part des régions de l'OACI, des sous-régions, des États et de la communauté de l'aviation, d'importants investissements de ressources qui sont limitées.

9.2 Lorsqu'ils envisagent l'adoption de différents blocs et modules, les régions de l'OACI, sous-régions et États devraient procéder à des analyses coûts-avantages afin de déterminer les perspectives de rentabilité de la mise en œuvre dans la région ou l'État dont il s'agit.

9.3 L'OACI devrait achever l'élaboration d'éléments indicatifs sur l'analyse coûts-avantages, aux fins de conseiller les États et de mettre en œuvre le GANP.

10. ***Examen et évaluation de la planification de la navigation aérienne***

10.1 L'OACI devrait revoir tous les trois ans le GANP et, s'il y a lieu, tous les documents pertinents de planification de la navigation aérienne, par le processus transparent établi. Chaque nouvelle édition du GANP devrait, après examen par la Commission être présentée au Conseil pour aval, puis à la prochaine session de l'Assemblée de l'OACI pour approbation, comme direction stratégique future pour la navigation aérienne mondiale.

10.2 Les appendices au GANP devraient être analysés annuellement par la Commission de navigation aérienne, pour s'assurer qu'ils demeurent exacts et à jour.

10.3 L'avancement et l'efficacité des régions de l'OACI et des États par rapport à leurs priorités énoncées dans leurs plans de navigation aérienne régionaux et nationaux respectifs devraient faire l'objet de comptes rendus annuels à l'OACI, selon un modèle de compte rendu cohérent.

10.4 Cela aidera les régions et les États à ajuster leurs priorités pour tenir compte de la performance réelle et à trouver des solutions à tous problèmes émergents de navigation aérienne.