



NOTE DE TRAVAIL

DOUZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 19 – 30 novembre 2012

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 : Plan mondial de navigation aérienne (GANP) — cadre pour la planification mondiale

- a) méthodologie ASBU et contenu
- b) feuille de route pour les communications
- c) feuille de route pour la navigation
- d) feuille de route pour la surveillance
- e) feuille de route pour l'avionique
- f) feuille de route pour la gestion de l'information aéronautique (AIM)

FAITS NOUVEAUX CONCERNANT LE PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par l'Australie)

SOMMAIRE

La présente note recommande à la Commission de navigation aérienne et aux représentants d'un large échantillon régional d'États, en étroite collaboration avec le Secrétariat de l'OACI, de mettre au point la forme et le contenu définitifs du Plan mondial de navigation aérienne pour approbation par le Conseil de l'OACI.

La présente note propose des améliorations afin d'aider à la rédaction définitive du Plan mondial de navigation aérienne (Plan mondial) dont un avant-projet a été distribué en pièce jointe à la note WP/3 de la douzième Conférence de navigation aérienne. Ces améliorations proposent que le Plan, qui est axé sur la capacité et l'efficacité, indique clairement ses liens avec le Plan mondial de sécurité de l'aviation et d'autres objectifs stratégiques et politiques de l'OACI en matière de navigation aérienne.

La présente note propose que les ASBU constituent un supplément d'appui précieux au Plan mondial, mais qu'elles ne devraient pas y être représentées au titre de « politique mondiale de navigation aérienne » comme le donne à entendre le chapitre 1 du projet de plan tel qu'exposé dans la note WP/3.

La présente note recommande qu'une approche de planification à plusieurs niveaux soit adoptée afin d'éviter une « approche par solutions interposées » aux problèmes de navigation aérienne, pouvant s'avérer utile ou non à des régions ou à des États spécifiques – c'est-à-dire que les plans mondiaux OACI de sécurité de l'aviation, de capacité et d'efficacité orientent l'élaboration de plans de navigation aérienne régionaux et nationaux sur mesure.

Suite à donner : la Conférence est invitée à convenir de la recommandation qui figure au paragraphe 3.2.

1. INTRODUCTION

1.1 L'actuel *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750) se veut un document stratégique qui définit la méthodologie d'harmonisation mondiale de la navigation aérienne. Le GANP n'est par un plan de mise en œuvre exposant en détail des projets ou engagements au nom des parties prenantes de l'aviation à l'échelle mondiale.

1.2 La troisième édition du GANP s'appuie sur le *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (Doc 9854) pour ce qui est de l'angle d'évaluation du système mondial de navigation aérienne et des systèmes de soutien de la gestion du trafic aérien. La troisième édition du GANP introduit la planification basée sur les performances, notamment des directives sur la manière de choisir des objectifs en la matière, de viser des cibles et de mesurer la performance d'ensemble du système, en vue de l'instauration de programmes de travail mondiaux et régionaux sûrs et économiques.

1.3 Le projet de Plan mondial de navigation aérienne (Plan mondial) exposé à la présente Conférence se veut une évolution par rapport à la troisième édition du GANP, qui tire parti des directives figurant dans le Doc 9750, 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).

1.4 Cependant, le projet de Plan mondial en pièce jointe à la note WP/3 est, comme son titre le suggère, un Plan mondial axé sur la capacité et l'efficacité. Il propose d'être rattaché comme document d'accompagnement au Plan mondial de sécurité de l'aviation (GASP) une fois ce dernier achevé, ce qui donne des indications à la fois sur la base de référence et sur l'évaluation future de la sécurité, la capacité et l'efficacité du système de navigation aérienne.

1.5 La caractéristique principale du projet de Plan mondial est l'adoption proposée de la méthodologie de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) appuyée par des feuilles de route technologiques. Les modules ASBU ont été élaborés, en grande partie par une équipe technique désignée, sur fond de projets européens et américains de navigation aérienne centrés sur une capacité régionale substantielle et sur les défis à relever en matière d'efficacité.

1.6 Tout en appuyant l'établissement du cadre ASBU, et de ses feuilles de route technologiques d'accompagnement, afin de mettre en œuvre des performances améliorées de navigation aérienne, les modules ASBU devraient être un supplément d'appui de base du Plan mondial. Les ASBU ne devraient pas constituer la politique ou le plan en soi comme il appert dans le projet actuel joint à la note WP/3.

2. INTRODUCTION

2.1 Au fil des ans, l'OACI a publié plusieurs documents décrivant des concepts futurs et des méthodologies de planification pour aider à la planification future de la navigation aérienne.

2.2 Mais ces plans ne sont pas tous pleinement intégrés ni bien traduits pour faciliter la mise en œuvre régionale et nationale et appuyer l'objectif d'une navigation aérienne sans discontinuité.

2.3 Le Plan mondial devrait faciliter la mise en œuvre d'un système mondial de navigation aérienne sans discontinuité, mais permettre à tous les États et régions de tendre vers les objectifs et politiques de l'OACI en matière de navigation aérienne en l'adaptant à leurs circonstances individuelles.

2.4 Les ASBU devrait donc devenir des outils d'aide précieux pour les régions et les États dans l'élaboration de leurs plans de manière à s'aligner sur les quatre domaines identifiés d'amélioration des performances de façon cohérente à l'échelle mondiale.

2.5 Reconnaissant que le projet de Plan mondial distribué en pièce jointe à la note WP/3 vise spécifiquement le nouvel objectif stratégique distinct envisagé de l'OACI, qui se rapporte à la capacité et à l'efficacité en matière de navigation aérienne, il est proposé que le projet de Plan mondial puisse être amélioré en y incluant les spécifications suivantes :

- a) comment le Plan mondial est relié au GASP et aux objectifs stratégiques de l'OACI (sécurité, sûreté, protection de l'environnement et développement durable), en notant que sans l'intégration des plans, il se peut que les États n'incluent pas d'initiatives capitales en matière de sécurité dans leur planification de navigation aérienne s'ils se concentrent simplement sur la capacité et l'efficacité des modules exposés dans la note WP/3 ;
- b) la confirmation du fait que le Plan mondial sera conçu et adapté dans les plans régionaux et nationaux en fonction des besoins spécifiques (par exemple, des plans et priorités spécifiques en matière de sécurité de la navigation aérienne régionale et nationale, découlant du GASP, prévalant sur les priorités de capacité et d'efficacité établies dans le projet de Plan mondial figurant dans la note WP/3) ;
- c) la définition des ASBU, une fois achevées, comme supplément au Plan mondial ;
- d) veiller à ce que l'approche basée sur les performances aux fins de la planification, telle qu'exposée dans le Doc 9883, soit une caractéristique clé du plan.

3. CONCLUSION

3.1 Appréciant le travail investi dans la rédaction actuelle du Plan mondial de navigation aérienne et vu les propositions et débats concernant le projet de Plan, qui ont eu lieu dans le cadre de la présente Conférence, il est nécessaire d'instaurer un processus rigoureux après la Conférence afin d'aider à achever ce Plan pour adoption par le Conseil de l'OACI.

3.2 La Conférence est invitée à convenir :

- a) que la Commission de navigation aérienne et les représentants d'un large échantillon régional d'États, en collaboration étroite avec le Secrétariat de l'OACI, élaborent un Plan mondial définitif pour approbation par le Conseil de l'OACI, en tenant compte du contenu du projet de Plan mondial de navigation aérienne (Doc 9750) distribué avec la note WP/3 et des propositions connexes examinées à la Conférence ;
- b) que le Plan mondial définitif :
 - 1) fasse ressortir ses liens avec le Plan mondial de sécurité aérienne (en cours d'élaboration) et avec les objectifs stratégiques de l'OACI (sécurité, sûreté, protection de l'environnement et développement durable) ;

- 2) reconnaisse que les priorités spécifiques de sécurité en matière de navigation aérienne découlant du prochain Plan mondial de sécurité aérienne prévaudront sur les priorités en matière de capacité et d'efficacité établies dans le projet de Plan mondial exposé dans la note WP/3 ;
 - 3) définisse les ASBU, une fois achevées, comme un supplément au Plan ;
 - 4) veille à ce que l'approche basée sur les performances aux fins de la planification, telle qu'exposée dans le *Manuel sur les performances globale du système de navigation aérienne* (Doc 9883), soit une caractéristique clé du Plan ;
- c) qu'une approche de planification à plusieurs niveaux soit adoptée afin d'éviter une « approche par solutions interposées » aux problèmes de navigation aérienne, pouvant s'avérer utile ou non à des régions ou à des États spécifiques, c'est-à-dire que les plans mondiaux OACI de sécurité de l'aviation, de capacité et d'efficacité orientent l'élaboration par les régions et les États de plans de navigation aérienne sur mesure traitant des besoins et priorités spécifiques à ces régions et États.

— FIN —