



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

PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par la Présidence de l'Union européenne au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹ ; par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile² ; et par les États membres d'EUROCONTROL)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note appuie l'approche de planification orientée vers les performances de l'OACI. Elle souligne le fait que la palette de produits GANP a besoin, entre autres caractéristiques, d'une élaboration soignée des fonctions électroniques en vue de faciliter l'accès à l'information, en plus de mises à jour régulières et traçables.

Suite à donner : la Conférence est invitée à convenir de la recommandation formulée au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 L'AN-Conf/12-WP/3 soumet la révision proposée du *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750) pour adoption par la Conférence. L'AN-Conf/12-WP/36 présente le plan-cadre ATM européen qui est une transposition cohérente du Plan mondial pour la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et pour l'espace aérien de l'Union européenne (UE), en vue de compléter le plan mondial par des mesures supplémentaires visant à introduire des mesures supplémentaires nécessaires pour fournir les niveaux de performance de la gestion de la circulation aérienne (ATM) requis pour l'espace aérien européen.

1.2 Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) repose sur une connaissance approfondie et une documentation étendue décrivant la logique et les caractéristiques des éléments dudit plan. Cette documentation, et en particulier les mises à niveau par blocs du système de l'aviation et les

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède. Ces 27 États sont aussi tous membres de la CEAC.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Moldova, Monaco, Monténégro, Norvège, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

feuilles de route technologiques, ont été élaborées avec la participation active d'experts. Sa disponibilité et sa précision sont essentielles pour que ceux qui auront à entériner le GANP soient convaincus du fait que le cadre général pourra être et sera effectivement utilisé de manière efficace pour orienter les activités correspondantes de développement et de mise en œuvre.

1.3 Le GANP offre une perspective qui ne se limite pas à des mesures à court terme. Dans le monde de l'aviation internationale, les délais entre les activités de R-D et la mise en œuvre proprement dite sont longs et les transitions sont complexes lorsqu'il s'agit de synchroniser l'action des différents protagonistes en vue de récolter tous les avantages opérationnels prévus. Il est donc important que le GANP, tel qu'il est proposé, offre des perspectives à suffisamment long terme avec une marge de manœuvre appropriée pour tenir compte du fait que ces perspectives ne sont nécessairement pas aussi précises que l'évolution à court terme.

2. DISCUSSION ET PROBLÈMES POTENTIELS

2.1 État actuel et mise à jour de l'information GANP

2.1.1 La version papier du GANP est un document destiné à un public de dirigeants. D'autres informations présentées en version électronique y ajoutent de la substance complémentaire qui ne peut figurer dans un document de ce niveau. Cette orientation générale est logique, mais débouche sur un certain nombre de problèmes qui devront être résolus en priorité lorsque la Conférence, et par la suite les organes de l'OACI, auront à se pencher sur le GANP. Ces questions sont relatives à l'état de l'information de planification et à sa mise à jour.

2.1.2 Qui approuve quoi ? La réponse à cette question dépend-elle du support utilisé, papier ou électronique ? Quelle forme d'acceptation, d'approbation ou d'adoption cette démarche implique-t-elle ? À titre de comparaison, le Plan-cadre ATM de l'Europe n'a pas de valeur « contraignante » pour les États ni pour l'industrie.

2.1.3 L'inventaire de tous les documents électroniques à l'appui du Plan doit être clairement établi afin que tous les utilisateurs du GANP sachent ce qu'ils contiennent et où le trouver. À cet égard, il n'est pas réaliste de laisser l'utilisateur chercher lui-même les documents dans une immense base de données et les documents électroniques GANP devraient être accompagnés d'un tutoriel de consultation.

2.1.4 Qui est autorisé à modifier la documentation GANP (en version papier ou électronique) et à quelle fréquence ? Quel est le statut de l'information modifiée ? Le processus de mise à jour du Plan devrait être assorti d'un mécanisme approprié permettant de communiquer à toutes les parties intéressées tout changement notable de stratégie pouvant être adopté à l'avenir.

2.1.5 Il n'est pas souhaitable que le Plan soit mis à jour en temps réel, c'est-à-dire dès qu'une information change. Cela introduirait une instabilité et une mobilité des objectifs préjudiciables à la coordination internationale. À un moment donné, l'information de base doit être cohérente, de même que le Plan dès qu'une nouvelle révision a été entérinée. Un mécanisme clair de mise à jour du GANP devra donc être établi au moment de l'adoption du Plan.

2.1.6 Le cycle de mise à jour de 3 ans proposé est réaliste car il représente une période assez courte pour réagir aux évolutions, et assez longue pour assurer la stabilité et limiter les efforts d'actualisation nécessaires. Cela permet à la révision et à ses impacts sur les travaux de l'OACI d'être étudiés par l'Assemblée peu après la préparation de la nouvelle version. Pour une telle mise à jour, il est particulièrement critique de s'assurer que les interactions entre les modules ou autres, et les moyens déployés soient pris en considération, et que les incohérences potentielles soient résolues.

2.2 **Rapports**

2.2.1 Les rapports sur la navigation aérienne proposés constituent un élément logique du processus de planification et permettent de « fermer la boucle » avec des rétroactions sur les besoins réels, les opérations et les progrès de la mise en œuvre. Toutefois, dans un contexte où la communauté aéronautique est déjà soumise à un certain nombre de mécanismes de rapports et où il reste encore un travail important pour aboutir à la définition d'indicateurs appropriés, il serait bon de se pencher attentivement sur ces processus de façon à éviter ceux qui font double-emploi et à minimiser l'effort global. Il serait notamment souhaitable de tenir compte des avantages pour la communauté aéronautique avant d'imposer des rapports.

2.3 **GANP et GASP**

2.3.1 Il est clair que le GANP est présenté dans l'optique du futur Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Dans la navigation aérienne, la sécurité est une préoccupation permanente. Cependant, avec l'intégration croissante des systèmes (au sol, à bord et en collaboration air-sol), la définition de nouvelles procédures, les processus de certification et d'approbation deviennent de plus en plus intégrés. Toutefois, les buts et les mécanismes des deux plans sont différents et ne doivent pas être confondus.

2.3.2 Le GASP est un plan stratégique pour la gestion de la sécurité, alors que le GANP est un plan stratégique de rénovation de l'ATM. Les publics cibles et les mesures prévues pour les deux plans sont différents, ce qui implique que les documents auront des durées de vie différentes et seront influencés par des facteurs très différents.

2.3.3 Nonobstant ces différences, considérant la perspective porte-à-porte globale du « Ciel unique », il est essentiel d'assurer une harmonisation et une coordination entre les divers documents (notamment ceux du GASP et du GANP) et l'OACI doit mettre en place des mécanismes appropriés.

3. **SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE**

3.1 La Conférence est invitée à :

- a) appuyer l'approche de planification orientée vers les performances de l'OACI ;
- b) prendre acte de l'intention des États et des organisations internationales qui soumettent la présente note de collaborer activement avec l'OACI aux niveaux mondial et régional, dans toutes les phases des travaux, y compris la mise à jour et la mise en œuvre du plan ;
- c) demander à l'OACI d'assurer la cohérence et la continuité des différentes composantes des versions papier et électroniques du GANP, ainsi que de leurs futures mises à jour ;
- d) demander à l'OACI de définir au plus tôt un processus stable et efficace pour la mise à jour du Plan en précisant la nature particulière et le statut des informations de planification contenues dans la version électronique.