

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 28 : Sécurité de l'aviation et politique de navigation aérienne

OUTIL D'ORIENTATION ET D'ANALYSE GANP

(Note présentée par l'Arabie saoudite)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) est un outil essentiel pour améliorer les systèmes d'aviation de manière à faire face à la croissance prévue du trafic aérien et à en assurer la gestion de manière sécuritaire. La mise en œuvre individuelle de chaque module (élément) de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) pourrait ne pas permettre la réalisation de l'ensemble des objectifs du GANP si elle n'est pas appuyée par une étude appropriée des besoins et une analyse coûts-avantages. Un mécanisme d'orientation axé sur une approche globale est nécessaire pour aider les parties prenantes à différents niveaux à choisir les modules et éléments qui sont les plus appropriés pour maximiser la sécurité et les avantages opérationnels et financiers dans le cadre des échéanciers prévus.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à recommander que l'OACI élabore un outil GANP pour aider les parties prenantes aux niveaux national, régional et mondial à mettre en œuvre les modules et éléments ASBU appropriés ;
- à encourager les États et les parties prenantes à prendre des mesures pour réaliser les objectifs du GANP et fournir les données et les informations recommandées ;
- à encourager les États à partager leur expérience dans la mise en œuvre des modules et éléments ASBU, y compris les méthodes d'analyse utilisées pour sélectionner des applications spécifiques.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> (sixième édition, A40-WP/24) Doc 9854, <i>Concept opérationnel d'ATM mondiale</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Le GANP indique qu'il est nécessaire d'assurer l'harmonisation et l'interopérabilité mondiales des systèmes de navigation aérienne tant au niveau régional qu'au niveau national afin de faire face à la croissance future du trafic aérien. La méthode des ASBU définie dans le GANP fait appel à des technologies basées sur des séries de blocs chronologiques. Les régions et les États peuvent utiliser ces technologies pour améliorer l'efficacité de leurs services de navigation aérienne en fonction de leurs priorités et de leurs besoins.

1.2 L'établissement des priorités pour la mise en œuvre des ASBU aux niveaux régional et national doit tenir compte de différents aspects, notamment la sécurité, l'efficacité et les incidences financières. L'objectif de la présente note est de recommander que l'OACI élabore un outil destiné à aider les régions et les États à déterminer le module le plus approprié à mettre en œuvre en fonction des données actuelles disponibles et des données prévisionnelles.

1.3 Le Plan mondial note la nécessité d'une planification de l'aviation plus intégrée, au niveau régional et au niveau des États, et aborde les solutions nécessaires en présentant une stratégie consensuelle de modernisation basée sur une approche « d'ingénierie de systèmes » : les « mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ».

1.4 Lorsqu'il s'agit d'envisager la mise en œuvre de modules et d'éléments ASBU qui exigent d'importants investissements de ressources, la sélection du module approprié est cruciale pour aider les décideurs à déterminer les perspectives de rentabilité et à justifier les coûts.

2. DISCUSSION

Vision et objectif

2.1 L'OACI a mis en place le GANP dans le but de fournir des orientations destinées à renforcer l'harmonisation mondiale des services de navigation aérienne. Cette harmonisation se fait d'abord au niveau de l'État, puis des sous-régions et enfin des régions. Bien que le GANP ait déterminé les blocs et modules ASBU à mettre en œuvre pour améliorer les systèmes de navigation aérienne en vue de faire face à la croissance du trafic aérien, il est fortement recommandé d'élaborer des orientations cadres pour aider les États et les régions à établir les priorités pour la mise en œuvre.

2.2 Les orientations et l'outil d'analyse recommandés peuvent servir d'orientations cadres permettant de faire ressortir les priorités optimales pour la mise en œuvre des modules à privilégier et qui sont les plus susceptibles d'apporter les améliorations nécessaires et les avantages correspondants en fonction des besoins opérationnels.

2.3 Le Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS) mis en ligne par l'OACI est un outil contenant des données d'analyse importantes qui aident les États et les régions à surveiller les systèmes de l'aviation civile et à apporter des améliorations en conséquence. iSTARS recueille des données provenant de diverses sources comme le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), l'OAG, la Direction du transport aérien (ATB) de l'OACI, la Federal Aviation Administration (FAA), les bureaux régionaux de l'OACI et les États membres.

2.4 De même, à partir des données et informations recueillies par l'OACI à l'échelle mondiale dans une base de données centrale, il serait possible d'élaborer un outil d'analyse globale permettant de déterminer les modules et éléments ASBU dont la mise en œuvre est recommandée dans un État ou une région.

2.5 Si des données et des informations supplémentaires sont requises pour assurer le bon fonctionnement de l'outil, les États devraient jouer leur rôle et aider l'OACI à les fournir.

Avantages et améliorations prévues

2.6 Bien que le GANP soit un plan mondial, le point de départ pour sa mise en œuvre est l'État. Les investissements des États qui sont justifiés par les bénéfices mesurables et monétisés obtenus en matière de performance peuvent être considérés comme étant le seuil pour la mise en œuvre des modules et éléments ASBU du GANP.

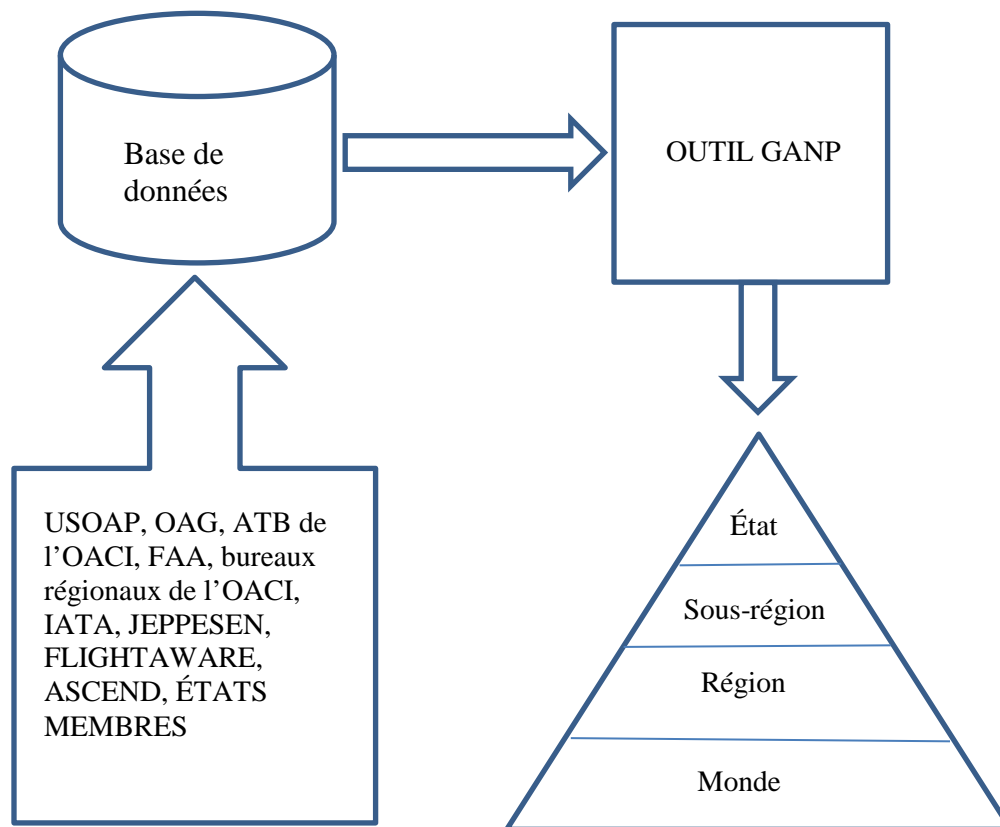
2.7 L'outil recommandé peut aider à créer un cadre de planification stratégique axé sur la performance permettant des interactions avec les programmes d'élaboration et de mise en œuvre nationaux, régionaux et mondiaux.

2.8 Il peut fournir des orientations et un cadre pour la gestion de la performance au niveau national/régional, et aussi servir à la justification, en vue de la mise en œuvre des dispositions des éléments indicatifs de l'OACI relatifs aux modules et éléments ASBU du GANP.

2.9 Les avantages procurés par l'outil ne concernent pas seulement la mise en œuvre du GANP, mais aussi celle du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10004, GASP), qui est complémentaire au GANP. L'amélioration de l'exploitation du système de l'aviation dans son ensemble permettra le renforcement de la sécurité.

2.10 Les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) pourront assurer une meilleure planification et atteindre un niveau supérieur de mise en œuvre, car l'outil d'orientation et d'analyse leur offrira une vue d'ensemble précise des moyens de faire avancer la mise en place des modules et éléments appropriés susceptibles d'apporter des améliorations en matière de sécurité.

2.11 L'outil facilitera la mise en œuvre de l'initiative Aucun pays laissé de côté en aidant les États à choisir les modules les plus appropriés à mettre en œuvre pour répondre à leurs besoins en matière d'amélioration de la sécurité et de l'exploitation.



3. CONCLUSION

3.1 L'outil d'orientation et d'analyse GANP permettra aux États et à toutes les parties prenantes d'avoir une vue d'ensemble des modules et éléments ASBU les plus nécessaires à mettre en œuvre pour assurer l'amélioration de l'efficacité de l'exploitation et la sécurité de l'aviation civile. En faisant appel aux données et aux informations que l'OACI recueille déjà de différentes sources et à celles qui proviennent de la collaboration des États, l'outil permettra d'améliorer la mise en œuvre du GANP à différents niveaux (national, régional et mondial), en plus d'offrir aux organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et aux groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) une vue d'ensemble précise pour une meilleure planification.