



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

PRINCIPES CLÉS ET VALEURS MUTUELLES À RESPECTER POUR ASSURER L'AVENIR DES SERVICES

[Note présentée par l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) résulte d'un effort de collaboration de nombreuses parties avec l'objectif commun de mettre en œuvre un système mondial de navigation aérienne interopérable, transparent et harmonisé pour tous les utilisateurs qui répond aux niveaux de sécurité convenus, prévoit une efficacité opérationnelle optimale, s'avère durable sur le plan environnemental, et répond aux exigences en matière de sécurité nationale et aux demandes de croissance du trafic aérien. Il est essentiel que l'OACI, les États, les fournisseurs de services de navigation aérienne (FSNA) et d'autres fournisseurs de services abordent la mise en œuvre du GANP avec le même objectif commun.

L'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO) et ses membres ont établi un cadre stratégique et un programme de travail complets visant à renforcer les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et à tirer parti des concepts existants pour améliorer la sécurité, la prévisibilité et l'efficacité opérationnelle, adopter une approche holistique des nouvelles technologies et de l'intégration des initiatives de modernisation de la gestion du trafic aérien (ATM) dans les systèmes existants, tout en renforçant la cyberrésilience et en assurant une mesure efficace des performances.

La CANSO compte sur ses partenaires pour accepter collectivement nos objectifs communs, la compréhension mutuelle et l'engagement dans les étapes nécessaires pour y parvenir.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à exhorter les États à faire un effort coordonné et concerté pour assurer l'avenir de la navigation aérienne conformément au GANP ;
- à approuver les principes fondamentaux énoncés dans les résolutions A35-15 et A38-12 comme bases pour la mise en œuvre du GANP ;
- à affirmer la nécessité d'améliorer l'infrastructure ATM tout en assurant l'interopérabilité et l'harmonisation des systèmes ATM afin d'éviter la fragmentation de l'espace aérien ;
- à exhorter les États à soutenir et promouvoir l'amélioration de l'infrastructure ATM, comme l'indique le GANP, afin d'assurer la fourniture continue d'un service sûr et efficace pour des niveaux de trafic croissants.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques – Capacité et efficacité de la navigation aérienne.

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par la CANSO.

1. INTRODUCTION

1.1 Pour que l'ATM réponde aux besoins futurs du secteur aéronautique, les États et FSNA du monde entier devront adopter de nouveaux modèles opérationnels et commerciaux adaptés à leurs besoins régionaux.

1.2 Les moteurs du changement au sein du secteur comprennent non seulement la croissance de la demande, mais aussi l'économie des compagnies aériennes, les prix du carburant, les objectifs environnementaux, les technologies disponibles, l'évolution des types d'aéronefs, les zones de conflit et les liens entre l'aviation et les autres modes de transport. Il existe de nombreuses nouvelles questions à aborder, notamment les implications des opérations aériennes à altitudes plus élevées, les avions supersoniques, les vols spatiaux commerciaux, les aérostats, l'intégration des systèmes d'aéronef non habité (UAS) et la gestion du trafic de systèmes d'aéronef non habité (UTM). Les nouveaux venus dans l'espace aérien inférieur, comme les plates-formes de livraison de commerce électronique et les entreprises de télécommunications, doivent poursuivre leur engagement.

1.3 Des mesures doivent être prises dans tous les domaines selon l'urgence appropriée et en tenant compte de l'environnement politique, social et économique plus large afin que l'espace aérien soit géré de la manière la plus optimale.

2. ANALYSE

2.1 C'est avec une appréciation du contexte plus large dans lequel le secteur opère que les États se sont réunis pour examiner la nouvelle version du GANP lors de la 13^e Conférence de l'OACI sur la navigation aérienne (AN-Conf/13) l'an dernier afin d'obtenir un système mondial de navigation aérienne sûr, efficace, homogène et durable pour l'avenir, tout en répondant aux exigences du trafic aérien à forte croissance. Les États doivent collaborer sous la direction du GANP pour faire progresser les initiatives ATM clés et assurer l'utilisation efficace des technologies pour accroître les capacités ATM. Le rythme rapide des changements obligera les États à établir une réglementation efficace fondée sur les performances, de manière à éviter que les règlements eux-mêmes n'entravent les progrès nécessaires. Les États devraient également continuer à donner la priorité aux initiatives multidisciplinaires et transfrontalières visant à surmonter les contraintes de l'espace aérien actuel. L'objectif final est la fourniture interopérable, transparente et harmonisée de services de navigation aérienne (ANS) à tous les utilisateurs et pour toutes les phases de vol.

2.2 Pour sa part, la CANSO s'engage à continuer à travailler avec les États et les FSNA et l'ensemble du secteur aéronautique afin de soutenir et de faciliter la transformation des guichets automatiques nécessaire pour atteindre ces objectifs finaux en :

- a) identifiant les meilleures pratiques et les technologies qui offrent des avantages tangibles et en favorisant leur déploiement afin d'améliorer les opérations ATM dans toutes les régions du monde ;
- b) favorisant le partage de l'expertise entre les États, les FSNA ainsi que les autres parties prenantes du secteur ATM afin de relever conjointement les futurs défis et opportunités ; et

- c) mesurant en permanence les performances grâce à l'utilisation accrue des données ATM pour l'analyse comparative, afin d'appuyer la prise de décisions fondées sur des données probantes et une culture des performances.

2.3 La CANSO et ses membres se sont engagés à suivre les principes clés du GANP et les principes et valeurs fondamentaux approuvés par l'OACI comme base de la mise en œuvre du GANP. Cela correspond à notre propre ambition de transformation des performances ATM à l'échelle mondiale et nous nous efforcerons d'assurer un alignement continu. Les changements transformationnels exigeront une attention soutenue de tous les partenaires du secteur ainsi qu'une volonté de se concentrer sur des objectifs de système à plus long terme plutôt que sur des questions à court terme ayant moins d'intérêt. Nos partenaires peuvent s'attendre à ce que la CANSO :

- a) plaide vigoureusement en faveur de changements dans la réglementation, les politiques ou les pratiques qui, à notre avis, sont nécessaires à la réalisation d'objectifs mutuels ou qui ont une incidence sur les performances et la prestation des services ATM ;
- b) apporte une attention concrète aux solutions et stratégies régionales tangibles qui offrent des avantages opérationnels ;
- c) soutienne le développement et la mise en œuvre de technologies habilitantes et d'une évaluation continue des technologies émergentes afin de déterminer leur capacité potentielle à résoudre les problèmes ATM ; et
- d) continue d'encourager et de promouvoir la coopération et la collaboration entre nos membres et avec l'ensemble du secteur.

2.4 Afin de réaliser ces aspirations mutuelles et d'assurer des politiques réalisables, la CANSO et ses membres continueront de travailler au sein de l'OACI et de ses groupes spéciaux et groupes de travail, directement avec les États et ensemble en tant que secteur de l'ATM pour faire avancer les progrès dans ces domaines. En collaboration avec nos partenaires, nous continuerons d'évoluer et d'améliorer nos feuilles de route technologiques, d'améliorer nos procédures et de nous donner les moyens d'atteindre nos objectifs communs.

3. CONCLUSION

3.1 Les progrès du GANP et la réalisation des avantages qu'il prévoit ne peuvent être réalisés que par une gestion de l'espace et du trafic aériens basée sur des considérations techniques, opérationnelles, de sécurité et d'efficacité. Les principes fondamentaux qui sous-tendent la Convention de Chicago et ses annexes, son matériel d'orientation et ses résolutions d'assemblée, en particulier la résolution A35-15 – *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées au système ATM mondial et aux systèmes CNS/ATM* et la résolution A38-12 – *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques connexes de l'OACI liées spécifiquement à la navigation aérienne* devraient nous guider dans la mise en œuvre du GANP.

3.2 Alors que les États cherchent à améliorer la sécurité et l'efficacité et à assurer l'interopérabilité tout en évitant la fragmentation inutile de l'espace aérien, ils devraient collaborer pour parvenir à la délimitation la plus efficace et économique des espaces aériens, ainsi qu'à une coordination

efficace des procédures et dispositifs liés à la fourniture transfrontalière de services. Un large consensus sur un objectif commun visant à permettre un fonctionnement sûr et efficace du secteur de l'aviation et à respecter les principes fondamentaux de longue date de l'OACI apportera certitude, clarté et assurance à tous les acteurs du système aéronautique. Une telle compréhension commune est essentielle à la réalisation de nos aspirations communes.

3.3 L'Assemblée est invitée à approuver les actions du Résumé analytique.

— FIN —