



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

**HARMONISATION DES EFFORTS MONDIAUX, RÉGIONAUX ET NATIONAUX
DE MODERNISATION DE LA GESTION DU TRAFIC AÉRIEN**

[Note présentée par Singapour et coparrainée par le Japon, Nauru, Palau, la Thaïlande, Trinité-et-Tobago et le Royaume-Uni, et par la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

*Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750) définit la stratégie globale dans les couches technique et opérationnelle qui sous-tendent les politiques et pratiques de l'OACI en matière de navigation aérienne, énoncées dans la Résolution A38-12 de l'Assemblée. Il jette les bases d'une approche axée sur les besoins et basée sur la performance en vue de la modernisation de la gestion du trafic aérien tout en assurant une interopérabilité mondiale. La sixième édition du GANP introduit un cadre des blocs constitutifs de base (BBB), un processus de gestion du changement et une structure multicouche comprenant les couches stratégiques globales, techniques, régionales et nationales. Cette édition, qui est conçue pour servir différentes parties prenantes, récapitule les efforts régionaux et nationaux entrepris en matière de planification et de mise en œuvre d'initiatives de gestion du trafic aérien (ATM), et donne des étapes pratiques que l'on peut appliquer aux niveaux régional et national pour mettre en œuvre le *Concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondiale (GATMOC)* (Doc 9854). Le Conseil de l'OACI actualisera les Résolutions A38-12 et A39-12 de l'Assemblée afin d'inclure le GANP dans les politiques et d'intégrer la sixième édition du GANP, respectivement.*

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à adopter la sixième édition du GANP, avec la structure multicouche et un appui au moyen d'une révision de la Résolution A39-12 (mise à jour par la note de travail A40-WP/24, *Stratégie globale pour la navigation aérienne : approbation de l'édition actualisée du Plan mondial de navigation aérienne*) par le Conseil de l'OACI ;
- b) à appuyer l'inclusion du GANP dans la Résolution A38-12 mise à jour par la note de travail A40-WP/3, *Recommandations visant à actualiser la Résolution A38-12*, par le Conseil de l'OACI.
- c) à exhorter l'OACI, les États membres et les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) à soutenir la mise en œuvre de la sixième édition du GANP aux niveaux régional et national, notamment en élaborant des plans de navigation aérienne régionaux et nationaux harmonisés avec le GANP ;
- d) à exhorter d'une part, les États membres à planifier, à élaborer et à mener, grâce à un processus décisionnel concerté, des activités destinées à mieux faire connaître les concepts clés de ATM, d'autre part les bureaux régionaux de l'OACI et les PIRG respectifs à faciliter et à coordonner ces activités en vue d'une harmonisation au niveau régional et avec le GANP.

<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 financées par les différents États et par le Siège et les bureaux régionaux de l'OACI, sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 9854, <i>Concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondiale, Première édition</i> Doc 9750, <i>Pan mondial de navigation aérienne, Cinquième édition</i> Résolution A35-15, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale et aux systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM).</i> Résolution A38-12, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne</i> Résolution A39-12, <i>Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) a joué un rôle déterminant en définissant l'orientation stratégique de l'évolution du système mondial de navigation aérienne. La sixième édition du GANP applique une structure multicouche pour la modernisation de l'ATM et l'interopérabilité mondiale. Elle comprend un cadre de performance, la formulation des concepts d'ATM appropriés basés sur les mises à niveau par blocs du système d'aviation (ASBU), un outil d'identification des améliorations possibles en fonction des défis opérationnels, la surveillance de la performance opérationnelle et la mise en place d'un cadre des BBB pour assurer l'harmonisation du GANP avec l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB). Cette édition est disponible sous forme de portail interactif permettant de regrouper les efforts convergents des régions et des États dans une structure multicouche associant différentes parties prenantes avec différents rôles et processus afin de mieux guider l'évolution du système mondial de navigation aérienne.

1.2 Le nouveau GANP est le fruit des efforts concertés de l'équipe mondiale de visionnaires multidisciplinaires (GMVT) et de l'ASBU Panel Project Team' (ASBU PPT). L'approbation de la sixième édition du GANP lors de la présente Assemblée de l'OACI et l'élaboration ultérieure de plans de navigation aérienne (ANP) régionaux et nationaux offrent une occasion qui tombe à point nommé d'examiner et d'établir une approche globale pour l'amélioration du système de navigation aérienne. Le nouveau GANP sera inclus dans la Résolution A38-12 de l'Assemblée mise à jour dans le cadre de la note de travail A40-WP/3 par le Conseil de l'OACI. Il appuie la Résolution A35-15 de l'Assemblée demandant aux États membres, aux PIRG, aux bureaux régionaux de l'OACI et au secteur de l'aviation de collaborer pour relever le défi du trafic aérien en expansion.

2. RÔLES DES ORGANISMES RÉGIONAUX ET NATIONAUX DANS LE CADRE DU GANP

2.1 La Résolution A39-12 de l'Assemblée appelle les États membres, les PIRG et le secteur de l'aviation à utiliser le GANP comme guide pour l'élaboration en coopération d'activités de planification et de mise en œuvre régionales, sous-régionales et nationales pour l'ATM, sur la base de priorités et d'objectifs communs définis en vue de la réalisation d'objectifs harmonisés sur le plan mondial. Le GANP soutient la vision exposée dans le GATMOC, qui décrit la façon dont devrait fonctionner le système d'ATM émergent et futur et présente ensuite le cadre commun pour la planification et la mise en œuvre des systèmes de communication, de navigation et de surveillance (CNS/ATM). Les bureaux régionaux de l'OACI et les PIRG respectifs sont donc bien placés pour faciliter la planification et les activités de mise en œuvre ultérieures aux niveaux régional et national.

Facilitation de la planification stratégique régionale

2.2 Le GANP offre aux parties prenantes un processus complet pour concrétiser la vision du GATMOC à travers le cadre ASBU. Dans le même temps, la portée globale et le caractère détaillé des éléments ASBU nécessitent une collaboration et une coordination entre les différentes parties prenantes de la région pour harmoniser les priorités et l'adoption de ces éléments de manière pratique et économique, grâce à une approche basée sur la performance en vue de la modernisation de l'ensemble du système d'ATM pour garantir l'interopérabilité entre les systèmes et les parties prenantes.

2.3 Les ANP régionaux (RANP) servent de points de ralliement aux communautés aéronautiques régionales pour définir une stratégie commune de modernisation de l'ATM basée sur le cadre du GANP. Il est envisagé qu'ils servent de base aux activités de modernisation de l'ATM et des initiatives à hiérarchiser, à planifier et à élaborer. Il faudra effectuer l'examen en temps voulu des RANP et d'un programme de travail partagé de la Commission de navigation aérienne (ANC) et de ses groupes techniques après l'approbation de la sixième édition du GANP. Avec la mise en place d'un programme de travail partagé, les PIRG et leurs organes auxiliaires veilleront alors à ce que les RANP et les éléments indicatifs respectifs soient complémentaires et harmonisés avec le GANP. En outre, les bureaux régionaux et les PIRG devraient utiliser à l'avenir les modèles de RANP élaborés ultérieurement par l'OACI, en particulier en ce qui concerne le volume III qui présente des objectifs stratégiques régionaux harmonisés avec le GANP, pour permettre l'élaboration cohérente et uniforme des RANP dans toutes les régions en vue de leur examen et de leur développement futurs.

2.4 Les bureaux régionaux et les PIRG ont des rôles cruciaux à jouer en déterminant les catalyseurs clés initiaux pour aider les États à hiérarchiser leurs priorités en vue de la mise en œuvre. Dans le cas des opérations basées sur trajectoire (TBO), ils peuvent aider à identifier la mise en œuvre des éléments ASBU importants tels que la gestion des arrivées et des départs (RSEQ-B0/1 et RSEQ-B0/2) pour une gestion en fonction du temps (TBO-B0/1) et le service automatisé d'échange et d'archivage de données entre installations (FICE-B0/1 et FICE-B2/2) pour la synchronisation de la trajectoire avant le départ (TBO-B2/1). La clarification des concepts opérationnels et la détermination des dépendances et des relations globales par les bureaux régionaux et les PIRG seront donc constructives pour permettre la réalisation de concepts d'ATM complexes avec des cadres de performance clairs.

2.5 Les bureaux régionaux de l'OACI et les PIRG peuvent également jouer un rôle proactif en soutenant et en coordonnant la mise en œuvre par les États, en fournissant une assistance technique et en donnant accès aux ressources nécessaires. La mise en œuvre prévue du concept de gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) en Asie-Pacifique en est un bon exemple. La SWIM est un catalyseur important de la modernisation de l'ATM qui permet un flux d'informations continu entre les parties prenantes. Toutefois, sa mise en œuvre présente de multiples facettes et doit être harmonisée dans

plusieurs États pour produire des résultats tangibles. Ensemble, Singapour et la Thaïlande, avec l'aide des États-Unis d'Amérique et de l'Association du transport aérien international (IATA), ont lancé un projet de démonstration SWIM au sein de l'ANASE (Association des nations du Sud-Est asiatique) pour familiariser l'Asie du Sud-Est et la région Asie-Pacifique avec le concept et les avantages du SWIM. Ce projet, dont l'exécution est prévue pour novembre 2019, permettra de mieux comprendre le SWIM et, avec le soutien actif du Bureau régional Asie-Pacifique de l'OACI, suscitera un intérêt accru dans la région pour une collaboration élargie à l'initiative.

Appui de la mise en œuvre sur le plan national

2.6 En faisant preuve de cohérence en ce qui concerne les ambitions et les objectifs de performance régionale des RANP de l'OACI, les États des différentes régions pourront élaborer et harmoniser leurs plans nationaux de navigation aérienne, éléments essentiels constituant la base des RANP et du GANP. Il faudrait que ces plans déterminent les priorités ainsi que les activités de mise en œuvre, et soient élaborés avec les parties prenantes concernées afin de réaliser la vision commune du GATMOC.

2.7 Les PIRG pourraient appuyer les États par la participation de l'industrie, par exemple l'IATA et la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA), et en suivant les progrès de la mise en œuvre et les améliorations de la performance, afin de donner un aperçu global des progrès accomplis conformément au RANP de la région dans son ensemble. Parallèlement, le partage ouvert des problèmes opérationnels et la sensibilisation coordonnée aux concepts opérationnels pertinents et aux éléments ASBU connexes aideront à dégager un consensus sur les priorités régionales

3. CONCLUSION

3.1 Le GANP est le document faisant autorité de l'OACI destiné à soutenir les politiques et les pratiques mondiales de navigation aérienne énoncées dans la Résolution A39-12 de l'Assemblée, fournissant une feuille de route pouvant être mise en œuvre pour des opérations effectives permettant de réaliser la vision du GATMOC. Pour parvenir à un système de navigation aérienne interopérable à l'échelle mondiale, il est nécessaire que les différents acteurs de l'aviation travaillent de concert avec une vision commune et un calendrier similaire. Même si les plans stratégique et technique mondiaux du GANP ont fourni une telle feuille de route, un soutien actif aux niveaux régional et national est indispensable pour guider la mise en œuvre des plans de navigation aérienne respectifs afin de répondre aux exigences du futur système mondial de l'aviation.