



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

Point 1 : Stratégie mondiale de navigation aérienne

1.1 : Vision et aperçu de la sixième édition du GANP

**STRUCTURE À COUCHES MULTIPLES PROPOSÉE POUR LA
SIXIÈME ÉDITION DU PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE (GANP)
ET SON NIVEAU STRATÉGIQUE MONDIAL**

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note décrit la structure à couches multiples proposée pour la sixième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) qui souligne la nécessité d'harmoniser la planification aux niveaux mondial, régional et national. Elle présente en détail le niveau stratégique mondial de la structure à couches multiples dont l'objectif est d'orienter l'évolution du système de navigation aérienne en définissant des orientations stratégiques mondiales. À cette fin, le niveau stratégique mondial devrait comprendre une vision, des objectifs de performance et une feuille de route conceptuelle.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la Recommandation 1.1/x — Vision et aperçu de la sixième édition du GANP, figurant au paragraphe 3.2.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité, et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
---------------------------------	---

<i>Incidences financières :</i>	<i>Incidences pour la communauté aéronautique :</i> Aucune. <i>Incidences pour l'OACI (par rapport aux ressources actuellement prévues au budget du Programme ordinaire) :</i> Étant donné que l'élaboration et la mise en œuvre graduelle des normes et pratiques recommandées de l'OACI se poursuivront pendant les prochains triennats, des ressources supplémentaires, tant financières qu'humaines, sont nécessaires pour soutenir les efforts de l'OACI dans le domaine de la planification mondiale de la navigation aérienne.
---------------------------------	--

Références :	Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> Doc 9854, <i>Concept opérationnel d'ATM mondiale</i> Doc 9882, <i>Manuel des spécifications du système de gestion du trafic aérien</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> Résolution A39-12 de l'Assemblée : <i>Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne</i> AN-Conf/13-WP/11 AN-Conf/13-WP/19 AN-Conf/13-WP/24 AN-Conf/13-WP/25
--------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 Le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) est le document stratégique de navigation aérienne de l'OACI le plus important. Il oriente l'évolution du système mondial de navigation aérienne et prend en compte le *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (GATMOC, Doc 9854) et le *Manuel des spécifications du système de gestion du trafic aérien* (Doc 9882). Le GANP soutient en outre la planification de la mise en œuvre locale et régionale.

1.2 La 39^e session de l'Assemblée de l'OACI a approuvé la cinquième édition du GANP qui comprend l'actualisation du cadre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et d'autres informations, tout en conservant une structure stable, comme l'avait demandé la communauté aéronautique. Toutefois, l'Assemblée a également souligné la nécessité d'une mise à jour plus complète de la sixième édition du GANP, comprenant des améliorations supplémentaires, dans le cadre de l'évolution vers un environnement de planification stratégique basé sur les performances qui interagit avec les programmes régionaux et nationaux de recherche, de développement et de mise en œuvre.

2. ANALYSE

2.1 Structure multicouches

2.1.1 La 39^e session de l'Assemblée a chargé la Secrétaire générale de promouvoir, de rendre disponible et de communiquer efficacement le GANP (cf. Résolution A39-12 de l'Assemblée : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*). Par conséquent, pour mieux communiquer avec les gestionnaires de haut niveau et les gestionnaires techniques, et ne laisser aucun État ou aucune partie prenante à la traîne, une structure à couches multiples adaptée aux différentes audiences est proposée pour la sixième édition du GANP. Cette structure en quatre couches, comme le montre l'appendice à la présente note, est constituée des niveaux mondial (stratégique et technique), régional et national, et servira de cadre pour l'harmonisation des plans régionaux, sous-régionaux et nationaux.

2.1.2 Le niveau stratégique mondial fournira l'orientation stratégique de haut niveau nécessaire aux décideurs pour guider l'évolution du système mondial de navigation aérienne. À cette fin, le niveau stratégique mondial comprendra une vision commune, des objectifs mondiaux de performance et une feuille de route conceptuelle. Avec l'appui des États, des organisations internationales et des partenaires de l'industrie, l'OACI est en train de développer ce niveau du GANP dont il assurera la maintenance.

2.1.3 Le niveau technique mondial est aussi en train d'être développé par l'OACI qui en assurera la maintenance, en partenariat avec toutes les parties prenantes. Il aidera les gestionnaires techniques dans la planification à faible coût, et en fonction des besoins spécifiques, de la mise en œuvre des services de base et des nouvelles améliorations opérationnelles, tout en assurant l'interopérabilité des systèmes et l'harmonisation des procédures. Le niveau technique mondial comprendra :

a) deux cadres mondiaux :

- le cadre des blocs constitutifs de base (BBB) exposera les grandes lignes de tout système de navigation aérienne robuste en définissant les services de base à fournir pour l'aviation civile internationale ;
- le cadre ASBU présentera les avantages en matière de performance attendus d'améliorations opérationnelles spécifiques de la navigation aérienne dans certaines conditions opérationnelles.

b) une méthode basée sur les performances pour la planification de la mise en œuvre des améliorations opérationnelles de la navigation aérienne, notamment un catalogue des objectifs et des indicateurs de performance.

2.1.4 Le niveau régional répondra aux besoins régionaux et sous-régionaux alignés sur les objectifs mondiaux. Ainsi, il comprendra les Plans régionaux de navigation aérienne de l'OACI et prendra en compte d'autres initiatives régionales. Le quatrième niveau, qui est placé sous la responsabilité des États, mettra l'accent sur la planification au niveau national. L'élaboration par les États de plans de navigation aérienne, en coordination avec les parties prenantes concernées, en tant qu'élément stratégique de leurs plans nationaux de développement (cf. note AN-Conf/13-WP/24) aligné sur le plan régional et le plan mondial est essentielle afin de réaliser la vision commune du GANP dont l'élaboration est en cours. Ces plans de navigation aérienne serviront de documents de référence pour les investissements nationaux dans les infrastructures de navigation aérienne.

2.1.5 Afin de permettre à toutes les parties prenantes d'avoir facilement accès à la quantité considérable d'informations disponibles dans la structure à couches multiples du GANP, l'OACI développe actuellement le portail du GANP (<https://www4.icao.int/ganpportal/>), un portail web où les différents utilisateurs pourront accéder aux informations les plus pertinentes en fonction de leur contexte. Cette plateforme en ligne garantira la cohérence entre le contenu des divers niveaux du GANP, et fournira des informations plus complètes à travers une seule interface.

2.1.6 Le paragraphe suivant présente le niveau stratégique mondial de manière détaillée, mais d'autres informations sur l'élaboration du niveau technique mondial sont disponibles dans la note AN-Conf/13-WP/19. Par ailleurs, les notes AN-Conf/13-WP/11 et AN-Conf/13-WP/25 fournissent davantage de détails sur la planification de la mise en œuvre du niveau technique mondial.

2.2 **Le niveau stratégique mondial**

2.2.1 Tel que décrit au paragraphe 2.1.2, le niveau stratégique mondial comprendra la vision du GANP, les objectifs de performance et la feuille de route conceptuelle afin de fournir des orientations stratégiques de haut niveau aux décideurs pour guider l'évolution du système mondial de navigation aérienne. Il servira de base pour les autres niveaux du GANP.

La vision du GANP

2.2.2 La vision du GANP présentera les objectifs ultimes du système de navigation aérienne, ainsi que les défis et les possibilités émergents qui découlent des tendances en aéronautique et en technologie. L'évolution orientée par cette vision donnera naissance à un système mondial de navigation aérienne hautement performant afin de répondre aux besoins de la société, en général, et de la communauté de la gestion du trafic aérien (ATM)¹, en particulier.

Les objectifs de performance

2.2.3 L'appui au transport aérien nécessite parfois des décisions difficiles à prendre et un engagement ferme des parties prenantes du système de navigation aérienne. En plus des trois principes fondamentaux en matière de performance de l'aviation que sont la sécurité, la sûreté et la viabilité économique et environnementale, le système de navigation aérienne doit remplir plusieurs exigences en matière de performance pour répondre aux besoins de la société. L'évolution du système doit être orientée par la performance, et c'est pourquoi la sixième édition du GANP proposera des objectifs de performance.

2.2.4 Ces objectifs de performance seront un appel à l'action, un catalyseur du changement et contribueront à la définition des priorités mondiales. Par conséquent, ils ne doivent pas être considérés comme des cibles pour le suivi permanent de la performance et l'établissement de rapports en la matière. Exprimés en termes qualitatifs, mais de manière ciblée, ces objectifs de performance seront atteints en poursuivant des objectifs spécifiques dans chaque région de planification en fonction des défis propres à la région. Même si les objectifs de performance retenus serviront de facteurs d'amélioration de la performance aux niveaux régional et local, l'analyse des besoins opérationnels au niveau local demeurera indispensable (cf. AN-Conf/13-WP/11).

2.2.5 La communauté de l'ATM devrait s'engager fermement à l'égard de ces objectifs de performance. Dans le cadre de cet engagement, l'OACI s'est dotée d'une stratégie en matière de sécurité présentée dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). L'objectif du GASP, qui est la réduction continue du nombre de morts et du risque de décès liés aux accidents, contribue à l'ambition en matière de sécurité définie dans le GANP, à savoir « zéro accident lié aux services de navigation aérienne (ANS) et une réduction importante (50 %) des accidents graves liés aux incidents graves ». Ainsi, le GASP appuie la mise en œuvre du GANP à travers la promotion de la mise en œuvre effective de la supervision de la sécurité et d'une approche de gestion de la supervision de la sécurité, notamment la gestion des risques de sécurité, pour permettre une évolution du système de navigation aérienne en maîtrisant la sécurité.

La feuille de route conceptuelle

2.2.6 La communauté de l'ATM doit s'approprier le changement transformateur nécessaire à l'atteinte des objectifs de performance en suivant une voie commune tracée par une feuille de route conceptuelle.

¹ La communauté de l'ATM comprend la communauté des aéroports, les fournisseurs d'espace aérien, les usagers de l'espace aérien, les fournisseurs de services ATM, l'industrie du soutien à l'ATM, l'OACI, les organismes de réglementation et les États décrits dans le *Concept opérationnel de l'ATM mondial* (Doc 9854).

2.2.7 La note conceptuelle proposée comprend quatre étapes évolutives : opérations aériennes dans un environnement riche en informations numériques ; opérations fondées sur le temps grâce à une révolution de l'information ; des opérations basées sur la trajectoire grâce à la connectivité intégrale à travers l'internet de l'aviation ; et un système de gestion de la performance totale axé sur les besoins opérationnels ou de la mission. Les éléments clés de la feuille route sont : des données numériques de meilleure qualité et des capacités renforcées de traitement et d'échange de l'information pour une meilleure prise de décisions fondée sur des niveaux de performances convenus. La feuille de route conceptuelle servira de base pour déterminer de nouvelles améliorations opérationnelles à apporter au cadre ASBU (cf. AN-Conf/13-WP/19).

2.2.8 Un projet de vision, des objectifs de performance et la feuille de route conceptuelle du GANP sont disponibles à l'adresse : <https://www4.icao.int/ganportal/ganpdocument>.

3. CONCLUSION

3.1 Pour communiquer efficacement le GANP, la sixième édition devrait avoir une structure à couches multiples. Pour faciliter l'accès, les informations sur le GANP seront disponibles grâce à une interface utilisateur unique dénommée Portail du GANP, dont le développement par l'OACI est en cours. Il s'agit d'un portail web où les divers utilisateurs pourront trouver les informations les plus pertinentes pour leurs besoins spécifiques. La réussite de la mise en œuvre des améliorations opérationnelles de la navigation aérienne passe par leur élaboration. Pour cela, il faut une vision commune, des objectifs de performance et une feuille de route conceptuelle pour orienter l'évolution du système mondial de navigation aérienne.

3.2 Par conséquent, la Conférence est invitée à approuver la recommandation suivante :

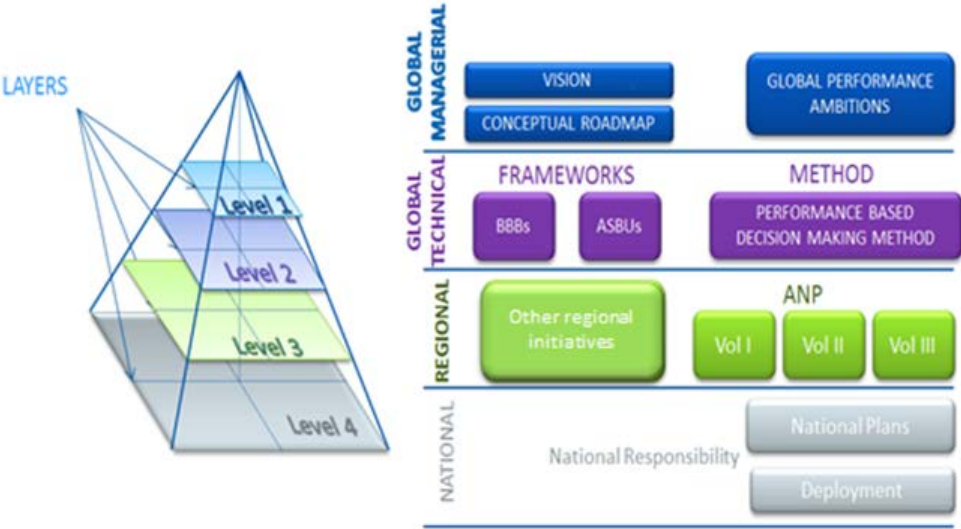
Recommandation 1.1/x — Vision et aperçu de la sixième édition du GANP

Il est recommandé que la Conférence :

- a) accepte de passer du Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750) à une plateforme sur le web et de mettre à disposition le niveau stratégique mondial dans les six langues de l'OACI ;
- b) approuve la structure à couches multiples proposée pour la sixième édition du GANP ;
- c) approuve, en principe, la vision, les objectifs de performance et la feuille de route conceptuelle proposés pour la sixième édition du GANP, tels qu'ils sont modifiés par la Conférence ;
- d) demande à l'OACI d'élaborer un modèle de plan national de navigation aérienne aligné sur le plan mondial et les plans régionaux de navigation aérienne ;
- e) demande à l'OACI de poursuivre l'élaboration de la sixième édition du GANP en collaboration avec les États, les organisations internationales et d'autres parties prenantes, pour une approbation ultérieure par la 40^e session de l'Assemblée.

APPENDIX

MULTILAYER STRUCTURE PROPOSED FOR THE SIXTH EDITION OF THE GANP



— FIN —