



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ B

Point 7 : Risques de sécurité opérationnelle

7.3 : Autres questions relatives à la mise en œuvre

STRATÉGIES DE MISE EN ŒUVRE MONDIALES ET RÉGIONALES

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note décrit les stratégies de mise en œuvre mondiales et régionales pour l'amélioration de l'application des dispositions de l'OACI sur la sécurité et la navigation aérienne et l'alignement des cadres nationaux de planification des États sur les plans régionaux et mondiaux [Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)]. La complexité des systèmes de navigation aérienne à l'échelle mondiale exige la mise en place de processus de gestion de projets dynamiques et multidisciplinaires pour assurer l'élaboration et la mise en œuvre opportune des dispositions de l'OACI. Ces processus s'appuieraient sur des projets et des outils permettant d'atteindre de manière harmonieuse les buts, les cibles et les objectifs de performance mondiaux en matière de sécurité et de navigation aérienne.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la Recommandation 7.3/x — Stratégies de mise en œuvre de l'OACI.

<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> La mise en œuvre structurée des SARP et des PANS existantes et nouvelles, sur la base des besoins nationaux et régionaux, n'entraînera pas de coûts supplémentaires pour la communauté aéronautique. Toutefois, elle offre des possibilités considérables qui procureront des avantages à la communauté aéronautique. <i>Incidences pour l'OACI (par rapport aux ressources actuellement prévues au Budget-Programme ordinaire) :</i> Étant donné que l'élaboration et la mise en œuvre graduelle des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI se poursuivront pendant les prochains triennats, des ressources supplémentaires, financières et humaines, seront nécessaires pour assurer la réussite de la mise en œuvre des processus de gestion de projets et les stratégies de mise en œuvre améliorées.

Références :	Doc 7030, <i>Procédures complémentaires régionales</i> Doc 7474, <i>Plan de navigation aérienne — Région Afrique-Océan Indien</i> Doc 7754, <i>Plan de navigation aérienne — Région Europe</i> Doc 8733, <i>Plan de navigation aérienne — Régions Caraïbes et Amérique du Sud</i> Doc 9634, <i>Plan de navigation aérienne — Région Atlantique Nord</i> Doc 9673, <i>Plan de navigation aérienne — Région Asie/Pacifique</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> Doc 9708, <i>Plan de navigation aérienne — Région Moyen-Orient</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2017-2019</i> Doc 10071, <i>Assemblée, Trente-neuvième session, Montréal, 27 septembre – 7 octobre 2016, Rapport de la Commission technique</i> PANS-ATM (Doc 4444), <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien</i>
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 La douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12, 19 – 30 novembre 2012) a donné lieu à un consensus, à des engagements et à des recommandations en vue de la mise en place d'un système mondial de navigation aérienne harmonisé pour l'aviation civile internationale, avec l'idée d'optimiser les possibilités qu'offre la technologie et de développer pleinement les programmes de travaux qui contribuent à l'atteinte d'objectifs mondiaux communs. Une des recommandations de la Conférence AN-Conf/12 proposait que l'OACI améliore sa gestion de projets et la coordination des groupes d'experts (Recommandation 6/13). La 39^e session de l'Assemblée a appelé à l'amélioration du processus d'établissement des normes afin d'ajouter notamment l'évaluation des incidences, des délais allongés et des listes de tâches de mise en œuvre au processus d'élaboration des normes et pratiques recommandées (SARP) (cf. Doc 10071, paragraphes 35.1, 35.2, 36.1 et 36.2).

1.2 En outre, il est reconnu qu'il est aussi nécessaire d'accélérer les processus de l'OACI pour faire face à l'augmentation de la croissance et de la complexité des systèmes de l'aviation. Il faut aussi une approche plus dynamique et multidisciplinaire pour l'élaboration et la mise en œuvre des SARP, des Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et des éléments indicatifs, ainsi qu'une planification améliorée à l'échelle mondiale, régionale et nationale.

1.3 Pour maximiser les avantages de chaque initiative, l'OACI améliore actuellement ses processus de gestion de projets afin qu'ils commencent par un énoncé de problème clair et accepté par tous. Cette mesure est essentielle à l'établissement d'un plan de mise en œuvre des projets complet et détaillé qui tient compte des besoins spécifiques à l'échelle mondiale et régionale.

2. ANALYSE

2.1 Adoption d'une stratégie de mise en œuvre par projet

2.1.1 Le premier Symposium OACI sur la sécurité et la mise en œuvre de la navigation aérienne (SANIS)¹ s'est tenu à Montréal du 13 au 15 décembre 2017. Ce symposium a présenté de nouvelles stratégies de mise en œuvre faisant appel à un processus de gestion de projets structuré qui vise l'obtention de bénéfices et de résultats concrets.

¹ Site web du SANIS : <https://www.icao.int/Meetings/GANIS-SANIS/Pages/default.aspx>

2.1.2 La stratégie de mise en œuvre par projet exige que l'OACI et ses bureaux régionaux œuvrent en vue de définir des priorités de mise en œuvre et des bénéfices clairs, y compris une approche « descendante », allant des plans mondiaux aux plans régionaux et nationaux en utilisant des outils de mise en œuvre adéquats (éléments indicatifs, formations, ateliers, etc.).

2.1.3 Il a aussi été établi que l'OACI a besoin d'améliorer son organigramme des tâches de projet afin de mettre davantage l'accent sur les défis que pose la mise en œuvre et d'obtenir au bout du compte des bénéfices concrets. Elle peut y arriver en appliquant une stratégie de mise en œuvre par projet, en particulier, en intégrant le processus de réflexion de la mise en œuvre régionale et nationale dès le début de la conception et de l'élaboration des SARP et des PANS. En raison du caractère multidisciplinaire inhérent à une stratégie de mise en œuvre, les plans mondiaux (GANP et GASP) devront être plus étroitement liés au niveau stratégique, pour soutenir l'approche de mise en œuvre intégrée et axée sur les projets.

2.1.4 Au début de chaque projet, un énoncé de problème clair et accepté par tous et les bénéfices concrets attendus doivent être documentés dans un souci de clarté pour toutes les parties prenantes. Comme les projets ont un lien évident avec les plans mondiaux de l'OACI, ils sont un excellent catalyseur pour la planification de la mise en œuvre du GANP et du GASP par les États.

2.1.5 Chaque projet doit aussi décrire en détail l'analyse du problème et les défis qu'il présente du point de vue de la mise en œuvre, y compris, de préférence, les défis dans chaque région. Le projet devrait aussi clairement indiquer les plans d'action prévus, appuyés par les amendements des Annexes et des PANS, les éléments indicatifs, la formation et les ateliers, et les besoins d'assistance technique. Afin de s'assurer que le projet et les bénéfices attendus de la mise en œuvre sont réalisés, il faut aussi déterminer au départ les moyens qui serviront à faire le suivi des progrès et à évaluer l'efficacité et le succès du projet.

2.2 **Améliorer le soutien à la mise en œuvre à l'aide de mécanismes régionaux**

2.2.1 L'OACI appuie la planification et la mise en œuvre des plans mondiaux par l'entremise de mécanismes régionaux, comme les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG). Il ressort clairement des comptes rendus de ces groupes que toutes les régions éprouvent des difficultés dans la mise en œuvre générale des dispositions de l'OACI. Pour résoudre ces difficultés, l'OACI devrait accroître son soutien en orientant et en aidant les États à l'étape de la mise en œuvre.

2.2.2 Bien que le mécanisme de comptes rendus des PIRG et des RASG ait permis de déterminer les défis que pose la mise en œuvre générale, il n'y a aucun processus de rétroaction visant à rendre compte des défis spécifiques que présentent la mise en œuvre ou les amendements à apporter aux dispositions de l'OACI. Pour remédier à ce problème, il faudra ajouter la rétroaction au mandat des PIRG et des RASG.

2.2.3 Le Conseil de l'OACI (C-DEC 210/4) a demandé une meilleure harmonisation des mécanismes de travail des PIRG et des RASG et l'adoption d'un processus de gestion de projets pour les travaux qu'ils entreprennent. La décision du Conseil demandait aussi un resserrement des liens entre les PIRG, les RASG et les directions générales de l'aviation civile (DGCA) des États, ainsi qu'une révision du mandat des groupes régionaux. Afin d'examiner ces points et parvenir à un consensus sur l'orientation future de ces groupes régionaux, l'OACI a organisé le Forum mondial sur les PIRG et les RASG (Montréal, 13 décembre 2017) qui visait à définir et à élargir le rôle crucial joué par ces groupes. Le forum a proposé que ces groupes soient restructurés pour permettre de mieux s'attaquer à la planification, à la mise en œuvre, et à l'identification et la correction des lacunes pour les États. Ces groupes devraient aussi établir des mécanismes de collaboration régionale plus étendus afin de faciliter l'harmonisation inter-régionale et le partage des meilleures pratiques et des leçons apprises.

2.2.4 En outre, le forum a souligné la nécessité d'accroître l'efficacité et d'éviter le chevauchement ou le doublement des activités ; d'améliorer les comptes rendus faits par les groupes ; d'harmoniser les travaux des groupes régionaux et leurs structures organisationnelles avec les dernières versions des plans mondiaux de l'OACI ; d'atteindre les objectifs et les cibles dans les régions, d'en assurer le suivi, et d'appuyer la mise en œuvre définie dans les plans mondiaux et les feuilles de route ; d'intégrer les programmes de travaux des groupes aux plans d'activités et aux plans opérationnels de l'OACI.

2.3 Participation des États et des autres parties prenantes de l'aviation

2.3.1 Pour justifier les processus et mécanismes mis en place par l'OACI pour améliorer l'élaboration et la mise en œuvre des SARP et d'autres dispositions, il est crucial d'obtenir la participation assidue des régions, des États et des autres parties prenantes de l'aviation à chaque étape du processus, ce qui facilite aussi une évaluation à bref délai des incidences.

2.3.2 Avant le début de tout projet, la contribution des régions est essentielle pour s'assurer que celui-ci répond aux besoins spécifiques de chaque région. Les États devraient être encouragés à contribuer à l'élaboration des SARP et à leur révision ultérieure au moyen du processus de consultation par lettre aux États afin de mettre à profit au maximum leur expérience et faire en sorte que les dispositions atteignent le but recherché. Les États doivent alors jouer un rôle actif dans la mise en œuvre et transmettre leurs observations à l'OACI par l'entremise des organismes de planification et de mise en œuvre, les PIRG et les RASG, de manière à faire en sorte qu'un mécanisme solide de suivi et de rétroaction soit en place pour permettre à l'OACI de pouvoir mieux s'adapter aux changements nécessaires.

3. CONCLUSION

3.1 La complexité grandissante du système mondial de navigation aérienne exige une stratégie de mise en œuvre multidisciplinaire et plus dynamique pour l'élaboration et l'application opportune des dispositions de l'OACI. Pour ce faire, il faudrait établir des procédures structurées et des processus de gestion de projets qui assurent une coordination et une harmonisation sans heurts avec toutes les parties prenantes en vue de l'obtention de bénéfices concrets. Les stratégies de mise en œuvre doivent tenir compte des différences entre les besoins opérationnels particuliers de chaque région et de chaque État.

3.2 Il est important que les cadres nationaux de planification soient conformes aux plans régionaux qui, à leur tour, doivent être alignés sur le GANP et le GASP, ce qui facilitera la réalisation des objectifs mondiaux en matière de performance et le renforcement de la sécurité à toutes les étapes de l'élaboration et de la mise en œuvre. À la lumière de ce qui précède, la Conférence est invitée à approuver la recommandation suivante :

Recommandation 7.3/x — Stratégies de mise en œuvre de l'OACI

Il est recommandé que la Conférence :

- a) demande à l'OACI de renforcer les liens entre le GANP et le GASP afin de parvenir à une approche de mise en œuvre intégrée ;
- b) demande à l'OACI de tenir compte des besoins de soutien à la mise en œuvre au moment où elle élabore ses dispositions ;
- c) demande à l'OACI de renforcer davantage les mécanismes des PIRG et des RASG afin d'améliorer la coordination et l'harmonisation de la mise en œuvre entre les régions ;

- d) demande aux États et aux autres parties prenantes de l'aviation d'accroître leur participation à toutes les étapes du processus d'élaboration des dispositions ;
- e) demande à l'OACI d'envisager l'établissement d'un mécanisme de collaboration à l'échelle mondiale afin de faciliter l'harmonisation inter-régionale et le partage des meilleures pratiques et des leçons apprises.

— FIN —