



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

**APPUI DU PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE,
DES MISES À NIVEAU PAR BLOCS DU SYSTÈME DE L'AVIATION
ET DE LA MISE EN ŒUVRE RÉGIONALE**

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note appuie la nouvelle structure proposée de la sixième édition du *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750, GANP), les actualisations proposées des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et l'incorporation des concepts de navigation aérienne émergents dans les futures éditions du GANP, tout en reconnaissant le caractère unique des plans régionaux de mise en œuvre.

Suite à donner : la Conférence est invitée :

- a) à approuver la nouvelle structure proposée de la sixième édition du GANP et les ASBU connexes en vue de leur validation lors de la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI ;
- b) à demander à l'OACI d'incorporer dans les futures éditions du GANP un cadre souple pour les concepts de navigation aérienne émergents comme les systèmes d'aéronef non habité (UAS), la gestion du trafic des UAS (UTM) et l'Internet aéronautique ;
- c) à demander à l'OACI et aux États membres de reconnaître l'importance de garder séparés mais d'intégrer le GANP et le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10004, GASP), ce qui mènera à un plan de travail régional plus robuste en vue de la mise en œuvre des services de navigation aérienne et de la modernisation ;
- d) à demander à l'OACI à fournir aux groupes régionaux des orientations basées sur des projets concernant des cadres basés sur la performance en vue de la mise en œuvre des GANP/ASBU et du GASP mais à prévoir de la souplesse dans la structure afin de garantir un maximum d'efficacité et d'efficience dans les processus de chaque région ;
- e) à demander à l'OACI de créer un forum d'encadrement de l'aviation et de l'industrie de l'information pour convenir des caractéristiques, de la conception et d'un plan de mise en œuvre du Réseau mondial d'information aéronautique (GAIN)

1. INTRODUCTION

1.1 À mesure que l'aviation internationale continue à croître à un rythme accéléré, causant ainsi des déficits dans la mise en œuvre cohérente des normes de navigation aérienne au niveau des États, il est nécessaire d'établir un plan mondial exhaustif pour développer et moderniser les systèmes mondiaux de navigation aérienne de façon intégrée et interopérable.

1.2 C'est d'autant plus vrai que des technologies nouvelles et émergentes, comme l'Internet aéronautique, les systèmes d'aéronef non habité (UAS), les systèmes connexes de gestion du trafic des UAS (UTM) et les innovations de l'industrie, sont mises au point et intégrées dans l'ancien système.

1.3 La présente note examine la nouvelle structure proposée de la sixième édition du *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750, GANP) et les ASBU connexes, qui devraient incorporer les technologies de navigation aérienne émergentes dans les éditions futures du GANP tout en reconnaissant l'importance des mécanismes de mise en œuvre régionale.

2. ACTUALISATION DU GANP ET DES ASBU

2.1 À sa 39^e session, l'Assemblée a entériné le GANP et recommandé à l'OACI de promouvoir, rendre disponible et communiquer efficacement le GASP et le GANP (cf. Résolution A39-12 de l'Assemblée, *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*). Depuis la 39^e session de l'Assemblée, le Secrétariat de l'OACI et les groupes d'experts de l'ANC ont révisé le GANP et les ASBU connexes et rédigé une version actualisée qui contient une nouvelle structure à niveaux multiples.

2.2 Cette nouvelle structure à niveaux multiples du GANP et des ASBU connexes est une amélioration par rapport à l'édition antérieure et consiste en un concept mondial qui comporte un niveau stratégique et un niveau technique.

2.3 Le niveau stratégique donne aux décideurs des orientations de gestion de haut niveau en matière d'évolution du système mondial de navigation aérienne, qui à terme englobera aussi les UAS ainsi que l'interface entre la gestion du trafic aérien (ATM) et les systèmes UTM. Ce cadre sera basé sur un réseau Internet aéronautique défini à l'échelle mondiale appuyant pleinement un environnement aéronautique basé sur l'information au service des exploitants, des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), des régulateurs et des fournisseurs de services météorologiques en vol et au sol. Il en résultera des opérations plus sûres et plus efficaces grâce à une intégrité de l'information de bout en bout.

2.4 Le niveau technique appuie les gestionnaires techniques dans la mise en œuvre de la planification des services de base et des nouvelles améliorations opérationnelles. Le GANP contiendra aussi des niveaux régionaux et nationaux qui amélioreront l'alignement des plans régionaux, sous-régionaux et nationaux.

2.5 La nouvelle structure du GANP et les ASBU actualisées connexes sont importantes étant donné qu'elles visent à créer un plan dynamique et fonctionnel intégrant l'écosystème aéronautique actuel des États en phase de maturation et des États novateurs en un système interconnecté d'appui mutuel. Grâce à une approche basée sur les projets (comme celle qui a été approuvée dans la Recommandation 6/13 de la 12^e Conférence de navigation aérienne, intitulée *Élaboration de normes et pratiques recommandées, de procédures et d'éléments indicatifs*) consistant à élaborer de nouveaux critères basés sur la performance, le GANP et les ASBU permettront aux États dont les services de navigation aérienne sont encore en phase de maturation d'avancer plus rapidement vers la réalisation d'un système sûr, intégré et interopérable clairement défini.

3. MISE EN ŒUVRE DU GANP ET DES ASBU

3.1 Pour que les opérations se déroulent sans discontinuité, il est vital que les États souscrivent à l'orientation et aux politiques du GANP et des ASBU actualisés tout en faisant appel aux mécanismes régionaux comme véhicule principal des stratégies de mise en œuvre.

3.2 À cet égard, les travaux des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), des Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et d'autres groupes régionaux appropriés doivent pleinement s'aligner pour appuyer la mise en œuvre régionale et au niveau des États des normes du système de navigation aérienne et de la modernisation.

3.3 La principale stratégie à suivre par les États pour mettre en œuvre et moderniser passe par une approche exhaustive et intégrée à la mise en œuvre du GANP et des ASBU ainsi que du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10004, GASP) par le truchement des PIRG et des RASG.

3.4 Cependant, il y a de très grandes différences entre les régions au niveau des défis individuels en matière de mise en œuvre des services et normes de navigation aérienne. Par conséquent, si l'OACI doit fournir des orientations en matière de mécanismes régionaux, elle doit aussi assurer la souplesse dont chaque région a besoin pour fonctionner de la façon la plus efficace et la plus efficiente.

3.5 Cette approche, basée sur les projets, à l'utilisation des normes basées sur la performance dans l'élaboration et la mise en œuvre aiderait les groupes régionaux à intégrer leurs plans de travail pour arriver aux meilleurs résultats à l'échelle régionale et pour contribuer à ce que le système mondial de navigation aérienne soit plus sûr et plus efficace.

3.6 Il y a aussi un aspect de la mise en œuvre qui doit être envisagé au niveau mondial. Afin de répondre aux objectifs à court, moyen et long termes d'amélioration des opérations grâce à une plus grande numérisation des communications, à l'adoption des principes de gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) et à la réalisation des objectifs d'intégrité de l'information de bout en bout, le Réseau mondial d'information aéronautique (GAIN) doit être élaboré. Il y a des choix à faire à cet égard pour maximiser les avantages dans tous les aspects de la gestion du trafic aérien (ATM) et pas seulement la cyberrésilience ou la SWIM. Il n'y a pas de mauvais choix, mais il y en a qui appuient à la fois les besoins à court terme et l'écosystème aéronautique prévu dans la feuille de route conceptuelle. Ces choix, qui détermineront la voie à suivre pour les vingt prochaines années, dépassent le cadre actuel des groupes d'experts de l'OACI. Ils devraient être faits au niveau des acteurs aéronautiques de concert avec les experts en information et en Internet.

4. CONCLUSION

4.1 La combinaison des niveaux stratégique et technique du GANP actualisé, des ASBU actualisées et de la création basée sur les projets d'une approche basée sur la performance, pourrait donner aux régions de l'OACI la souplesse nécessaire non seulement pour tenir compte des nouvelles technologies, mais aussi pour faire en sorte que les mécanismes régionaux appropriés (par exemple, les PIRG et les RASG) puissent mettre en œuvre les plans mondiaux sur la base des défis régionaux qui leur sont propres. La définition du Réseau mondial d'information aéronautique (GAIN) est la clé du passage à un système de navigation aérienne futur interopérable et sans discontinuité dans le GANP.