



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

Point 4 : Mise en œuvre du système mondial de navigation aérienne et rôle des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG)

4.1 : Les avantages économiques qu'apporte l'aviation

**AMÉLIORATION DES PERFORMANCES EN MATIÈRE DE MISE EN ŒUVRE
DANS LES ÉTATS DU GREPECAS**

(Note présentée par la République dominicaine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le présent document décrit les possibilités d'améliorations éventuelles qui ont été recensées par la présidence du Groupe régional CAR/SAM de planification et de mise en œuvre (GREPECAS), dans le contexte de l'analyse de la situation effectuée en vue d'améliorer les performances en matière de mise en œuvre dans la région CAR/SAM. Cette analyse a montré qu'en plus de créer de nouveaux modèles de mesure des performances, de gestion et de suivi des initiatives de mise en œuvre, les États doivent manifestement faire davantage pour respecter leurs engagements et de nouvelles stratégies sont nécessaires pour aider les États les moins avancés à atteindre les objectifs proposés.

Suite à donner : La Conférence est invitée :

- a) à reconnaître et à renforcer les caractéristiques positives qui existent déjà dans le GREPECAS et à cerner les besoins et les possibilités d'amélioration, de concert avec les deux bureaux régionaux, afin d'accroître l'efficacité et les avantages du GREPECAS et de l'aviation dans nos régions, dans l'intérêt de tous les États CAR/SAM ;
- b) à réitérer aux États qu'ils doivent remplir et mettre en pratique leurs engagements de mise en œuvre avec les bureaux régionaux, en vue d'appuyer les initiatives de développement régional de l'OACI ;
- c) à demander à l'OACI d'inviter l'industrie à axer encore davantage ses efforts sur les États les moins avancés, par l'entremise des bureaux régionaux, pour renforcer les dispositions de mise en œuvre des États en fournissant un appui sous forme de formation, des initiatives d'essai technologique et des solutions régionales qui réduisent les coûts ;
- d) à demander à l'OACI d'inviter les pays plus avancés de la région et d'ailleurs à appuyer les bureaux régionaux en élaborant des programmes qui permettent aux États les moins avancés de tirer des leçons de leurs pratiques optimales grâce à l'échange d'expériences et d'enseignements dégagés, ainsi que d'acquérir des connaissances auprès du personnel spécialisé.

¹ Version espagnole fournie par la République dominicaine.

1. INTRODUCTION

1.1 La dix-huitième réunion du Groupe régional CAR/SAM de planification et de mise en œuvre (GREPECAS/18) a eu lieu à Punta Cana (République dominicaine) en avril 2018.

1.2 À cette occasion, une nouvelle équipe de travail a été élue pour continuer à assurer la présidence du groupe. Les membres de cette équipe ont procédé à une analyse type de la situation, ce qui permettra de poursuivre les efforts positifs déjà en cours et de veiller à l'intégration des changements nécessaires, à l'encouragement de la réactivation des activités et à l'atteinte des objectifs fixés.

2. ANALYSE

2.1 En dépit des efforts déployés, nous avons constaté que tous les objectifs convenus par les États et les bureaux régionaux n'ont pas été atteints. Cette situation est due à un grand nombre de facteurs contributifs que nous chercherons à renforcer, à modifier ou à définir sur la base des pratiques optimales. Il doit s'agir notamment d'améliorer la méthodologie d'évaluation des mesures proposées dans les différents programmes et projets du GREPECAS découlant des différents objectifs de performance régionaux qui figurent dans les Plans régionaux de mise en œuvre de la navigation aérienne, lesquels résultent quant à eux de l'alignement sur le Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750).

2.2 Il est probable que ces obligations contractées par les États entraînent des investissements importants qui peuvent devenir une lourde charge à supporter. C'est ce qui explique pourquoi, malgré les meilleures intentions des États de remplir leurs obligations et en dépit des nombreux efforts déployés par les bureaux régionaux pour assurer le suivi et l'appui au moyen de divers mécanismes, les États s'engagent à prendre une certaine mesure de mise en œuvre, mais par la suite, l'on constate tout simplement que les dates d'achèvement approchent alors que les progrès accomplis sont négligeables ou nuls.

2.3 À cet égard, le GREPECAS a défini des programmes/projets qui identifient les possibilités d'amélioration en vue de l'obtention de résultats, notamment la mesure de leur impact positif sur les objectifs stratégiques de l'OACI et les avantages apportés par le développement de la navigation aérienne dans les régions CAR/SAM. Cela aidera à surmonter les obstacles qui ont influé sur les niveaux d'exécution des États et y ont contribué, car il est de plus en plus difficile de soutenir le rythme de toutes ces mesures. Nous nous efforcerons aussi de définir des résultats et des responsabilités clairs qui reflètent de manière plus réaliste les besoins des régions et des États.

2.4 En revanche, l'une des principales raisons expliquant ces difficultés de mise en œuvre réside dans l'absence d'un véritable engagement des États. Cette situation n'est peut-être pas nécessairement due à l'engagement des États en tant que tel, mais plutôt, par exemple, au manque de ressources humaines spécialisées qui sont requises pour mener à bien certaines initiatives, ainsi qu'à une pénurie de ressources économiques. De plus, il convient de garder à l'esprit qu'on peut améliorer sans cesse les paramètres et les objectifs ou les résultats attendus d'une étape donnée d'exécution, ce qui permettra d'éviter que la mise en œuvre des mesures requises ne soit pas éventuellement considérée comme prioritaire.

2.5 S'il est vrai que la responsabilité principale incombe aux États, il est tout aussi vrai que l'OACI a un rôle fondamental à jouer dans ces mesures, car en tant qu'organisation qui publie les normes et pratiques recommandées (SARP), elle doit encourager le développement du système aéronautique en formulant en temps utile des propositions viables, claires et réalisables, et encourager une optimisation efficace des ressources.

2.6 Il ne faut pas se contenter d'étudier les moyens d'améliorer la planification avant de se lancer dans la mise en œuvre d'une initiative donnée. Il convient au contraire d'élaborer par ailleurs, dans un cadre de durabilité des projets, des mesures stratégiques avantageuses pour tous qui agissent comme catalyseurs de la conformité réglementaire requise, du progrès technologique, de l'aménagement de l'infrastructure nécessaire et du développement ou de l'amélioration des aspects de sécurité connexes, ces éléments ayant été choisis comme piliers du développement régional.

2.7 L'une de ces mesures stratégiques a trait à l'inclusion des pratiques optimales établies dans les pays plus avancés de la région et d'ailleurs. Cette inclusion permet aux États les moins avancés de tirer des leçons de l'échange d'expériences et des enseignements dégagés, ainsi que d'acquérir des connaissances auprès du personnel spécialisé qui appuie les initiatives de mise en œuvre requises dans la région.

2.8 L'industrie est aussi concernée par ces mesures et doit contribuer de manière décisive à soutenir les États les moins avancés, en particulier à travers la formation, des initiatives d'essai des technologies et des solutions régionales destinées à réduire les coûts, tout en apportant un appui et en incitant au lancement de la mise en œuvre dans les États les moins avancés.

3. CONCLUSION

3.1 L'expression « une hirondelle ne fait pas le printemps » semble illustrer le besoin de trouver le bon équilibre proverbial en introduisant l'idée selon laquelle il faut unir nos forces pour survivre dans ce monde turbulent : chacun doit offrir son expertise comme contribution au système afin d'obtenir des avantages compétitifs et des possibilités.

3.2 L'examen de la présente note de travail fait clairement apparaître cette vérité : le groupe sélectionné, à savoir le GREPECAS, a ses propres caractéristiques spéciales, mais il reste néanmoins essentiel d'associer des alliés pour atteindre des objectifs communs, éliminer les obstacles liés aux insuffisances de la navigation aérienne et assurer un développement harmonisé de la région.