



NOTE DE TRAVAIL

QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024

Point 1 : Mise à jour sur le plan d'activités 2023-2025 de l'OACI et la planification stratégique à long terme

1.2 : Alignement stratégique des plans mondiaux en vue de l'amélioration de la performance

TRAVAUX VISANT À AMÉLIORER L'ALIGNEMENT DU GASP ET DU GANP

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP, Doc 10004) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750) définissent les cadres au sein desquels les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux sont élaborés et mis en œuvre, garantissant ainsi la cohérence, l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité, la capacité et l'efficacité de l'aviation civile internationale. Le GASP et le GANP se complètent l'un l'autre, mais il y aurait lieu de mieux les aligner en appliquant la série de recommandations émanant des groupes d'experts compétents. La présente note de travail fait état des recommandations découlant des travaux de l'Équipe spéciale sur les plans mondiaux, ainsi que des mesures prises par la suite par le Groupe d'étude du GASP et le Groupe d'étude du GANP en coordination avec le Secrétariat de l'OACI, dans le cadre de la révision des deux plans mondiaux, en prévision de la 42^e session de l'Assemblée.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la recommandation 1.2/x : Travaux visant à améliorer l'alignement du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et du Plan mondial de navigation aérienne (GANP), énoncée au paragraphe 4.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne</i> .
<i>Incidences financières :</i>	<i>Incidences pour le secteur de l'aviation :</i> les incidences seront mineures, étant donné que les propositions exposées dans la présente note de travail se rapportent à l'actualisation du GASP et du GANP par le Secrétariat. <i>Incidences pour l'OACI (en ce qui concerne les ressources actuellement prévues au budget du Programme ordinaire) :</i> les recommandations peuvent être mises en œuvre au moyen des ressources prévues au budget ordinaire actuel.
<i>Références :</i>	Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> Doc 10160, <i>Rapport sur la Conférence de haut niveau sur la COVID-19, Montréal, 12 au 22 octobre 2021</i> Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)</i>

Doc 10186, <i>Rapport de la Commission technique, 41^e session de l'Assemblée, Montréal, 27 septembre au 7 octobre 2022</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Dans sa résolution A41-6 intitulée *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*, l'Assemblée mesure l'importance des cadres mondiaux et des plans régionaux et nationaux en vue de soutenir les objectifs stratégiques de l'OACI. Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP, Doc 10004) ainsi que le Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750), définissent les cadres au sein desquels les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux sont élaborés et mis en œuvre, garantissant ainsi la cohérence, l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité, la capacité et l'efficacité de l'aviation civile internationale. Conformément à la résolution A41-6 de l'Assemblée, l'OACI tient à jour le GASP et le GANP afin qu'ils soutiennent les objectifs stratégiques correspondants de l'Organisation.

1.2 Le GASP complète le GANP et fournit aux États et au secteur les outils nécessaires pour mettre en place une gestion axée sur la sécurité, au moyen de leurs programmes nationaux de sécurité (SSP) et systèmes de gestion de la sécurité. Au fil de l'évolution du système décrit dans la feuille de route conceptuelle, et grâce aux améliorations sur le plan opérationnel citées dans les cadres techniques, le GANP soutient les objectifs du GASP en renforçant les aspects de sécurité du système de navigation aérienne, ce qui se traduit dans les ambitions en matière de performance.

2. ANALYSE

2.1 En décembre 2022, le Groupe d'étude du GASP a entamé le processus d'examen du GASP, afin que l'édition 2026-2028 du Plan puisse être soumise pour approbation à l'Assemblée à sa 42^e session qui aura lieu en 2025. Dans le cadre du processus d'actualisation, le Groupe d'étude du GASP a examiné les recommandations en suspens relatives au GASP et aux éléments indicatifs connexes découlant de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 tenue en 2021 (HLCC 2021) et de la 41^e session de l'Assemblée.

2.2 Le Groupe d'étude du GASP a examiné les recommandations formulées dans les notes de travail susmentionnées, dont plusieurs invitaient l'OACI à améliorer davantage l'alignement du GASP et du GANP. Le Groupe d'étude a conclu qu'il ne pouvait pas réaliser seul l'examen de ces recommandations et qu'il aurait besoin de l'expertise et de la contribution du Groupe d'étude du GANP.

2.3 En janvier 2023, le Secrétariat a créé l'Équipe spéciale sur les plans mondiaux (GPTF), un groupe ad hoc conjoint composé d'un nombre restreint de membres des groupes d'étude du GASP et du GANP. L'objectif et le mandat de l'Équipe spéciale étaient d'examiner toutes les recommandations communes et en suspens afférentes au GASP et au GANP découlant de la Conférence HLCC 2021 et de la 41^e session de l'Assemblée, et de soumettre aux groupes d'étude du GASP et du GANP des propositions à intégrer à chacun des plans.

2.4 L'Équipe spéciale sur les plans mondiaux a tenu sa première réunion en mode virtuel en février 2023, a tenu neuf réunions en mode virtuel au total, et a apporté la dernière touche à ses travaux en décembre 2023. Dans un premier temps, elle a examiné toutes les recommandations en suspens relatives à l'alignement des plans mondiaux, en prenant note des objectifs visés par chacune et du niveau de détail concerné pour chaque plan. Elle a ensuite procédé à un examen comparatif du GASP et du GANP afin d'évaluer les interdépendances entre eux, de déterminer la relation entre les plans à différents niveaux

(y compris régional et national), d'évaluer la présence d'éléments essentiels dans les deux plans mondiaux (par exemple la vision, la mission, les rôles et les responsabilités), d'analyser les aspects couverts par chaque plan (par exemple le recensement des difficultés, l'établissement d'objectifs et de mesures pour parvenir aux résultats escomptés), et d'examiner la terminologie et les concepts figurant dans chaque plan, y compris les similitudes et les différences. Dans le cadre de cet exercice, l'Équipe spéciale a pu dresser une liste d'éléments à prendre en compte pour améliorer l'alignement des plans mondiaux. Elle a aussi éliminé certains facteurs jugés comme allant à l'encontre de l'exercice d'alignement.

3. RECOMMANDATIONS DE L'ÉQUIPE SPÉCIALE SUR LES PLANS MONDIAUX ET SUITE À DONNER

3.1 Cinq recommandations au total ont été formulées à partir des travaux de l'Équipe spéciale sur les plans mondiaux et soumises à des groupes d'experts de l'OACI, principalement les groupes d'étude du GASP et du GANP. Chaque recommandation était assortie d'une justification (indiquant le raisonnement et l'objectif de la recommandation), d'une proposition de mesure à prendre (à laquelle étaient associées des tâches particulières, ou des renvois au GASP et au GANP), la désignation de l'entité (groupe d'experts ou sous-groupe) qui devrait y donner suite, et une indication de la note de travail (se rapportant à la Conférence HLCC 2021 ou à la 41^e session de l'Assemblée) où figurait la proposition à laquelle la recommandation donnerait suite.

3.2 Les recommandations sont les suivantes :

- a) définir les liens et la complémentarité entre les plans au moyen d'un cadre de performance commun à tous les plans mondiaux, qui contient un ensemble complet d'indicateurs ;
- b) réviser les rôles et les responsabilités des principaux intervenants du secteur de l'aviation et de l'OACI, qui figurent dans les deux plans ;
- c) réviser le processus d'élaboration des plans mondiaux, afin de préciser les contributions à l'élaboration des deux plans, ainsi que la contribution des plans au programme des travaux de l'OACI (par exemple l'élaboration de dispositions, la prise en compte des nouveaux acteurs et des nouvelles technologies) ;
- d) définir les champs d'application respectifs (c'est-à-dire les types d'opérations visées) et l'horizon temporel (c'est-à-dire la date limite) de chaque plan mondial ;
- e) envisager d'intégrer aux plans mondiaux une approche intégrée et concertée aux différents types de risques auxquels est exposée l'aviation, en mettant l'accent sur l'interaction entre les risques dans un domaine (par exemple la sûreté) et les objectifs dans un autre (par exemple la sécurité).

3.3 Les groupes d'étude du GASP et du GANP ont examiné les recommandations et ont proposé ce qui suit pour les prochaines éditions du GASP et du GANP.

3.3.1 *Cadre de performance commun.* En ce qui concerne la recommandation relative à la définition des liens entre les plans et de leur complémentarité au moyen d'un cadre de performance commun à tous les plans mondiaux, les groupes d'étude sont convenus que tous les aspects liés à la « sécurité » présentés dans le catalogue des objectifs de performance du GANP (<https://www4.icao.int/ganportal/ASBU/PerformanceObjective>) devraient comprendre un renvoi au GASP et être supprimés du GANP. Cette recommandation touche au domaine clé de performance de la sécurité (KPA 20) et à tous les indicateurs de performance clés connexes, y compris ceux qui concernent les catégories d'événement à risque élevé présentées dans le GASP. Il s'agit d'une première étape, et les modifications qui découleraient de cette recommandation seraient incorporées à l'édition 2026-2028

du GASP et à la huitième édition du GANP. À plus long terme, en ce qui a trait à l'édition 2029-2031 du GASP et à la neuvième édition du GANP, les groupes d'étude pourraient envisager de regrouper tous les indicateurs (des deux plans) dans un seul cadre. En outre, suivant la même logique que celle présentée pour le KPA 20, les Groupes d'étude ont proposé que l'objectif 6 du GASP actuel, qui est axé sur la nécessité d'une infrastructure appropriée pour assurer la sécurité des opérations, soit supprimé de l'édition 2026-2028 du GASP, vu que cette question est traitée dans le GANP.

3.3.2 *Rôles et responsabilités.* En ce qui a trait à la recommandation relative à la révision des rôles et des responsabilités des principaux intervenants du secteur de l'aviation et de l'OACI, auxquels les deux plans font référence, pour ce qui est de la planification de l'aviation, les groupes d'étude sont convenus que les secteurs traditionnels et émergents devraient figurer dans l'édition 2026-2028 du GASP, et dans les éléments indicatifs connexes, en qualité d'intervenants, à l'instar du GANP. En outre, le texte des deux plans devrait être modifié pour y faire mention du rôle de l'OACI dans la promotion de la collaboration à l'égard des plans mondiaux et entre les groupes d'experts concernés.

3.3.3 *Processus d'élaboration des plans mondiaux.* En ce qui concerne la recommandation relative à la révision du processus d'élaboration des plans mondiaux, y compris la gestion du changement, les groupes d'étude sont convenus d'élaborer un nouveau diagramme décrivant le processus, qui :

- a) couvre les interactions avec d'autres groupes d'experts de l'OACI, dans le cadre de l'élaboration de la stratégie de révision des plans mondiaux ;
- b) clarifie la méthode utilisée pour élaborer le GASP (voir la note de travail AN-Conf/14-WP/8 sur le GASP), et les méthodes semblables utilisées pour la révision du GANP ;
- c) présente les nombreuses sources de données et d'informations (par exemple les statistiques sur les accidents) et l'utilisation qui en est faite pour l'évaluation globale ;
- d) comprend les considérations relatives aux questions nouvelles soulevées dans le cadre de la révision du GASP, qui font écho à celles recensées relativement au GANP.

3.3.4 *Champ d'application et horizon temporel.* En ce qui concerne la recommandation relative à la définition du champ d'application et de l'horizon temporel respectifs des plans mondiaux, les groupes d'étude sont convenus que l'horizon temporel de 2030 établi pour le GASP devrait être conservé jusqu'à l'édition 2029-2031, après quoi, pour la période suivante, il pourrait passer à 2040, comme le prévoit le GANP. Le champ d'application du GASP (qui englobe les opérations commerciales), dont fera état l'édition 2026-2028, préconisera la collecte de données auprès des États et des régions afin de tenir compte de son élargissement futur (par exemple aux vols d'hélicoptères, aux systèmes d'aéronef télépiloté, etc.), et ainsi aligné sur celui du GANP (qui porte sur tous les types d'opérations).

3.3.5 *Approche intégrée et concertée.* En ce qui concerne la recommandation relative à la nécessité d'établir une approche plus intégrée et concertée aux différents types de risques auxquels est exposée l'aviation, le Groupe d'étude du GASP a discuté de la possibilité d'inclure dans le GASP le concept d'une gestion intégrée des risques, soit en ajoutant une cible en lien avec le GASP, soit en l'intégrant à l'ensemble du plan (comme mécanisme favorisant l'approche intégrée et concertée à la gestion des risques). Le Groupe d'étude n'a pas proposé de cible particulière, étant donné que les objectifs des programmes nationaux de sécurité figurant dans l'édition 2026-2028 du GASP restaient généraux. Aucune proposition particulière n'a été présentée relativement au contenu du GASP lui-même. Il a été noté qu'un nouveau groupe d'étude a été créé par le Secrétariat pour se pencher sur la question de la gestion intégrée des risques et qu'il commencera ses travaux en 2024. Les deux groupes d'étude sont donc convenus qu'il était trop tôt pour formuler des recommandations à ce sujet.

3.4 D'autres travaux seront effectués par les groupes d'étude, après réception des observations découlant de la quatorzième Conférence de navigation aérienne, en vue de la présentation du GASP et du GANP pour approbation à la 42^e session de l'Assemblée en 2025.

4. CONCLUSION

4.1 Le GASP et le GANP constituent les cadres au sein desquels les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux sont élaborés et mis en œuvre, garantissant ainsi la cohérence, l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité, la capacité et l'efficacité de l'aviation civile internationale. Le GASP et le GANP se complètent l'un l'autre, mais il y aurait lieu d'améliorer leur alignement en appliquant la série de recommandations émanant des groupes d'experts compétents.

4.2 Pour les raisons évoquées plus haut, la Conférence est invitée à approuver la recommandation suivante :

Recommandation 1.2/x : Travaux visant à améliorer l'alignement du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et du Plan mondial de navigation aérienne (GANP).

Il est recommandé que les États :

- a) conviennent en principe de l'ajout des mises à jour suivantes, telles que modifiées par la Conférence, dans les sections appropriées de l'édition 2026-2028 du GASP et de la huitième édition du GANP :
 - 1) suppression des indicateurs qui figurent à la fois dans les deux plans, dans le cadre des travaux à plus long terme visant à mettre en place un cadre de performance commun pour tous les plans mondiaux, qui contiendra un ensemble complet d'indicateurs ;
 - 2) révision des rôles et des responsabilités des principaux intervenants du secteur de l'aviation et de l'OACI, définis dans les deux plans, afin d'harmoniser leur contenu et de favoriser la collaboration à l'égard des plans mondiaux et entre leurs groupes d'experts respectifs ;
 - 3) révision du processus d'élaboration des plans mondiaux, afin de clarifier les contributions à ce processus, ainsi que la contribution des plans au programme des travaux de l'OACI ;
 - 4) définition du champ d'application (c'est-à-dire les types d'opérations visées) et de l'horizon temporel (c'est-à-dire la date limite) de chaque plan mondial ;
- b) conviennent que la poursuite de l'examen de la question de la mise en place d'une approche plus intégrée et concertée aux différents types de risques auxquels est exposée l'aviation sera prise en charge pour l'édition 2029-2031 du GASP et la neuvième édition du GANP.

Il est recommandé que l'OACI :

- c) prenne en considération les observations de la Conférence sur les propositions visant à renforcer l'alignement des plans mondiaux en vue de les inclure dans le GASP et le GANP.