



NOTE DE TRAVAIL

QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024

- Point 3 : Amélioration de la performance du système de navigation aérienne**
3.1 Propositions visant à améliorer l'efficacité des services de navigation aérienne à l'appui du LTAG

ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LA MISE EN PLACE D'UN PROGRAMME D'AUDIT DE L'EFFICACITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE DE L'OACI

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Conférence a pour objet de parvenir à un consensus international sur les initiatives d'amélioration de la performance les mieux à même de donner à l'OACI, aux États membres et au secteur de l'aviation les moyens de relever les défis mondiaux auxquels fait face l'aviation sur le plan environnemental, et de prendre en considération l'évolution rapide des activités et des technologies aéronautiques, et ce malgré des ressources limitées (voir SL 2024/12). Cela porterait notamment sur des stratégies et de nouvelles initiatives pour améliorer la performance à une plus grande échelle et de manière plus constante. La présente note offre l'occasion d'examiner, par le biais d'une étude de faisabilité, les avantages potentiels d'un programme indépendant, objectif et cohérent d'audit de l'efficacité de la navigation aérienne assorti d'une méthodologie transparente.

Suite à donner : La Conférence est invitée à adopter la recommandation 3.1/x — Étude de faisabilité en vue de la mise en place d'un programme d'audit de l'OACI sur l'efficacité de la navigation aérienne, qui est présentée au paragraphe 3.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques Sécurité, Capacité et efficacité de la navigation aérienne et Protection de l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	<i>Incidence pour les acteurs du secteur de l'aviation :</i> la mise en œuvre d'un tel programme devrait entraîner une amélioration de la performance en matière de navigation aérienne, ce qui, en fin de compte, réduirait les coûts d'exploitation y afférents pour les utilisateurs de l'espace aérien. Les fournisseurs de services de navigation aérienne devront trouver un équilibre entre le coût de la préparation et de la tenue d'un audit et les avantages qu'ils pourraient en tirer, mais s'agissant de l'étude de faisabilité, aucun coût ne sera engagé. <i>Incidence pour l'OACI (par rapport aux ressources actuellement prévues au budget du programme ordinaire) :</i> le coût des activités associées à l'étude de faisabilité proposée dans le présent document ne peut pas être imputé aux ressources existantes et nécessiterait des ressources extrabudgétaires.

Références :	Annexe 11 — <i>Services de la circulation aérienne</i> 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 9883, <i>Manuel sur les performances globales du système de navigation aérienne</i>
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 Les audits de l'OACI, notamment le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) – Méthode de surveillance continue (CMA), contribuent à l'élaboration de stratégies d'assistance pour les États qui ont des difficultés à remédier à leurs lacunes. Cette assistance facilite la mise en œuvre en temps voulu de plans d'actions correctives, en veillant à ce que les États s'acquittent de leurs obligations en vertu de la Convention de Chicago et de ses Annexes. Parallèlement, l'OACI est en mesure de mieux orienter et faire progresser ses activités de soutien à la mise en œuvre, y compris l'assistance technique et la mobilisation des ressources.

1.2 L'efficacité de la navigation aérienne reçoit la même attention que la sécurité dans les objectifs stratégiques, dans l'article 37 – *Adoption de normes et procédures internationales*, et dans l'article 44 – *Objectifs* de la Convention de Chicago, et cela est démontré, par exemple, par l'objet des services de la circulation aérienne (ATS) qui est d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne (Annexe 11, chapitre 2.2). Et pourtant, elle ne dispose pas d'un programme comparable visant à mesurer l'amélioration de la performance de la navigation aérienne. On se rend compte aujourd'hui que l'OACI doit contribuer de manière égale à l'appui de la mise en œuvre de la sécurité, de la sûreté et, désormais, de l'efficacité du système de navigation aérienne. Cela s'explique en grande partie par la prise en compte¹ qu'il existe des possibilités de contribuer à la lutte contre les défis environnementaux mondiaux auxquels est confrontée l'aviation et d'avoir une incidence directe sur les économies de carburant à toutes les phases de l'exploitation aérienne au sol et dans les airs.

1.3 Les États éprouvent aussi des difficultés à respecter l'esprit de la Recommandation 4.3/1 de l'AN-Conf/13 – *Amélioration de la performance du système de navigation aérienne* et de la Recommandation 4.3/2 – *Collaboration et mise en œuvre aux niveaux régional et national*. Ces recommandations, qui visent à soutenir les États, portent entre autres sur :

- a) l'adoption et l'adaptation, selon qu'il convient, du processus de gestion de la performance en six étapes pour la planification et la mise en œuvre d'améliorations au niveau de la navigation aérienne et la prise en compte de ce processus dans les plans nationaux de navigation aérienne ;
- b) l'alignement des plans nationaux de navigation aérienne et des plans régionaux de manière à assurer l'harmonisation à l'échelle mondiale du processus de gestion de la performance et à contribuer à l'atteinte des objectifs mondiaux en matière de performance ;
- c) le respect des engagements en matière de mise en œuvre adoptés au niveau régional, et leur prise en compte dans les plans régionaux de navigation aérienne, pour un déploiement efficace des initiatives régionales ;

¹ Rapport de l'OACI sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) concernant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale, Appendice M4 : *Operations Sub-group Report* (Rapport du sous-groupe des opérations).

- d) la coopération entre les États et avec le secteur pour renforcer les dispositions relatives à la mise en œuvre par les États dans le cadre de l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) ;
- e) la planification de la modernisation des systèmes de navigation aérienne des États en partenariat avec toutes les parties prenantes en se fondant sur les besoins locaux et les ressources disponibles, et en tenant compte des engagements régionaux et mondiaux ;
- f) la participation des autorités de haut niveau au processus de prise de décisions pour la planification et la mise en œuvre.

2. ANALYSE

2.1 Le *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750) est le document stratégique de l'OACI en matière de navigation aérienne et l'un des principaux moteurs de l'évolution du système mondial de navigation aérienne, de concert avec le *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (GATMOC, Doc 9854), le *Manuel des spécifications du système de gestion du trafic aérien* (Doc 9882) et le *Manuel sur les performances globales du système de navigation aérienne* (Doc 9883). Élaboré en collaboration avec les parties prenantes, et en tenant compte de leurs intérêts, le GANP est un contributeur essentiel à la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI et a un rôle important à jouer à l'appui du Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies. Malgré son importance et le fait qu'il fournisse des orientations sur la manière d'améliorer la performance au moyen de mises à niveau par blocs du système de navigation aérienne, le GANP n'exige aucune amélioration de la performance.

2.2 Il n'existe pas de mécanisme internationalement reconnu visant à évaluer l'adhérence aux dispositions de l'OACI qui s'apparentent le plus à l'amélioration de la performance de la navigation aérienne ou à un mécanisme efficace de retour d'information sur les difficultés de mise en œuvre que les États peuvent rencontrer. En outre, des lacunes peuvent exister concernant les normes dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à l'amélioration de la performance. Il est aussi admis que bon nombre de dispositions de l'OACI relatives à l'efficacité, sinon la plupart, sont conditionnelles, généralement sous forme de procédures pour les services de navigation aérienne (PANS), et fondées sur un besoin local.

2.3 Cependant, certains États et sous-régions appliquent depuis un certain temps des mécanismes et des examens transparents et indépendants pour appuyer le suivi et la réalisation efficaces de l'amélioration de la performance en matière de gestion de la circulation aérienne. Ces mécanismes comprennent la communication d'informations aux autorités réglementaires et peuvent être directement corrélés aux objectifs généraux d'un système de navigation aérienne efficace et durable, tels qu'ils sont énoncés dans le GANP.

2.4 Bien que l'OACI ait l'intention de poursuivre son programme de conférences et d'ateliers mondiaux sur la navigation aérienne afin d'améliorer la capacité des États à mieux comprendre et mettre en œuvre les dispositions relatives à l'amélioration de la performance en matière de navigation aérienne, il est admis que les États peuvent bénéficier d'un audit technique plus précis et plus approfondi qui peut aider à l'élaboration de stratégies d'assistance appropriées, reposant sur des plans d'actions correctives spécifiques. L'OACI propose un vaste catalogue de produits et de services pour aider les États à surmonter les difficultés techniques auxquelles ces derniers font face.

2.5 Les audits réglementaires axés sur la supervision de la sécurité sont d'une portée telle qu'ils couvrent parfois dans le même temps les aspects de sécurité et d'efficacité lorsque les questions de protocole ne font pas la différence entre les deux. Toutefois, l'absence d'audits ciblés axés sur la conformité et la prestation efficace des services de navigation aérienne, qu'il existe ou non des plans ou des activités

d'amélioration de la performance, signifie qu'il n'existe pas de données observables sur la mise en œuvre de mesures relatives à l'efficacité. De plus, il n'est pas possible de mettre en place des plans d'actions correctives.

2.6 Pour définir une possible voie à suivre pour un programme d'audit de l'OACI sur l'efficacité de la navigation aérienne, une étude de faisabilité serait nécessaire pour tenir compte de divers facteurs, y compris, mais sans s'y limiter :

- a) les avantages potentiels que l'on pourrait tirer de la mise en place d'un programme d'audit de l'efficacité de la navigation aérienne qui soit indépendant, objectif, cohérent et assorti d'une méthodologie transparente ;
- b) la portée du programme, la mesure dans laquelle il serait nécessaire de réaliser un audit des services de la circulation aérienne axé uniquement sur la conformité, et les incidences d'un tel programme sur le rôle des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) ;
- c) la mesure dans laquelle le programme prendrait comme modèle l'audit de sécurité actuel de l'OACI axé sur la conformité² ;
- d) la mesure dans laquelle le programme pourrait intégrer certains aspects des mécanismes nationaux et sous-régionaux actuels déjà utilisés ;
- e) la possibilité que le programme soit de nature volontariste (à la demande) et fondé sur des contributions volontaires ;
- f) les ressources nécessaires à sa mise en place et à son fonctionnement administratif ;
- g) la mesure dans laquelle l'élaboration de normes et de pratiques recommandées (SARP) de l'OACI serait nécessaire pour appuyer le programme.

3. CONCLUSION

3.1 La mise en œuvre effective des normes et procédures qui concernent l'amélioration de la performance du système de navigation aérienne dans le cadre de la Convention de Chicago constitue une préoccupation fondamentale de l'OACI. À l'instar des normes de sécurité, divers mécanismes de soutien et d'assistance technique devraient être envisagés pour permettre une approche à plusieurs volets, qui pourrait inclure la mise en place d'un programme d'audit de l'efficacité de la navigation aérienne qui soit objectif, transparent, cohérent et indépendant.

² L'OACI établit la nécessité de réaliser des audits de sécurité axés sur la conformité ou la surveillance et en détermine la portée, tandis que le type, la portée et le calendrier de tout audit de recouvrement des coûts de l'USAP-CMA nécessiteront un accord entre l'OACI et l'État, et seront évalués par l'OACI au cas par cas.

3.2 Pour les raisons évoquées ci-dessus, la Conférence est invitée à approuver la recommandation suivante :

Recommandation 3.1/x — Étude de faisabilité en vue de la mise en place d'un programme d'audit de l'OACI sur l'efficacité de la navigation aérienne.

Il est recommandé que l'OACI :

- a) réalise une étude de faisabilité portant sur la mise en place d'un programme d'audit de l'OACI sur l'efficacité de la navigation aérienne et la mène par le biais des mécanismes appropriés.

— FIN —