



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

3.3 : Huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

PROPOSITION VISANT LE RENFORCEMENT DE L'EFFICACITÉ DU GANP : VERS UNE MISE EN ŒUVRE MONDIALE TRANSPARENTE ET HARMONISÉE

(Note présentée par la République de Corée)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note fait état de la proposition de la République de Corée visant le renforcement de l'efficacité du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) de l'OACI, qui propose des orientations stratégiques et techniques pour le développement plus avant de la navigation aérienne mondiale. Le GANP contribue à la réalisation des objectifs de l'OACI et s'aligne sur le Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies, mais il est encore possible d'améliorer le mécanisme de communication entre le document et ses utilisateurs. En outre, la huitième édition du GANP et le cadre actualisé de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) reflètent les tendances du secteur, telles que les préoccupations sur l'environnement, l'intelligence artificielle (IA) et les nouveaux acteurs. Il est nécessaire de tenir compte d'autres questions pour présenter clairement l'intégration aux niveaux stratégique et technique. Des stratégies adaptées sont indispensables pour motiver la mise en œuvre de l'ASBU et de fonctionnalités d'amélioration des performances dans les systèmes de navigation, ainsi que le développement continu d'indicateurs de performance clés (KPI) pour en évaluer l'efficacité et orienter les améliorations futures.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) recommander que l'OACI élabore des stratégies de communication efficaces avec les États membres afin de faciliter la compréhension de la structure, du contexte et du suivi des modifications à chaque édition du GANP, de l'ASBU et des blocs constitutifs de base (BBB). Cela passera notamment par l'élaboration de documents intégrés, sous forme électronique et sur le Web, afin que les décideurs puissent s'y référer et prendre des décisions plus facilement ;
- b) recommander que l'OACI fournisse, conformément au niveau stratégique mondial du GANP, des orientations diverses et spécifiques sur l'utilisation et l'intégration des dernières technologies du secteur, telles que les nouveaux acteurs, l'IA et l'apprentissage automatique (ML), au cadre de performance de la prochaine édition du GANP ;
- c) déterminer clairement les insuffisances des systèmes actuels et élaborer des stratégies adaptées, y compris en mettant au point de manière continue des indicateurs de performance clés, afin de pallier l'insuffisance de motivation à mettre en œuvre le GANP aux niveaux national et régional.

1. INTRODUCTION

1.1 Le GANP constitue un document stratégique crucial qui fournit une vision unifiée en vue de l'amélioration de la navigation aérienne mondiale. Il joue un rôle clé dans la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI et soutient le Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies. En esquisant une feuille de route exhaustive, le GANP présente une série de changements transformateurs pour atteindre les ambitions de onze domaines clés de performance (KPA).

1.2 Conformément à la résolution A39-12 : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*, le Secrétaire général a été chargé de promouvoir le GANP et de le rendre accessible, ainsi que d'assurer une communication efficace le concernant. La présente note recense des améliorations potentielles au GANP pour améliorer davantage la mise en œuvre de la résolution de l'Assemblée mentionnée ci-dessus. Elle met en lumière la nécessité de disposer de stratégies de communication et d'un schéma de gestion du changement efficaces. En outre, elle souligne l'importance d'harmoniser les niveaux stratégique et technique ainsi que les niveaux de mise en œuvre régional et national, et d'élaborer des stratégies adaptées pour pallier les insuffisances en matière de motivation aux niveaux régional et national. Par ces améliorations, le GANP peut continuer à orienter en toute sécurité le secteur de l'aviation vers un avenir plus efficace et plus durable.

2. ANALYSE

2.1 Amélioration de la fonctionnalité du GANP et des stratégies de communication le concernant

2.1.1 Dans son format en ligne, le GANP, ainsi que d'autres documents techniques, sont devenus plus accessibles au grand public. Les décideurs politiques des États et du secteur, qui en sont les principaux utilisateurs, ont des difficultés à l'utiliser efficacement en tant que document stratégique de haut niveau auquel on peut se référer à des fins de gestion des ressources. Lorsque le GANP est présenté sous forme de document consolidé, son impact peut différer de celui de renseignements diffusés sur le Web. L'OACI est invitée à envisager de revoir la méthode de présentation du GANP, afin que le document puisse jouer son rôle en tant que référentiel faisant autorité pour l'élaboration de plans nationaux ou de plans de navigation aérienne dans chaque État.

2.1.2 L'ASBU constitue une composante technique cruciale du GANP et a un impact significatif sur la mise au point des systèmes de navigation de chaque État contractant. Les révisions de l'ASBU doivent être examinées et approuvées par la Commission de navigation aérienne si elles se rapportent aux normes et aux pratiques recommandées ; sinon, elles sont uniquement examinées par le Secrétariat et par l'équipe d'experts pour les projets ASBU. De plus, les BBB font l'objet d'une révision tous les deux ans ; toutefois, la communication fait défaut lorsqu'il s'agit d'informer les États contractants de ces révisions en temps utile. Il est nécessaire d'établir des stratégies de communication plus efficaces pour faciliter une interaction renforcée avec les États membres concernant le GANP et ses composantes techniques, notamment l'ASBU et les BBB.

2.1.3 Pour résoudre efficacement ces questions, faire en sorte que le GANP joue son rôle de document technique et s'assurer de sa disponibilité, de son utilité et de son importance stratégique, les améliorations suivantes sont proposées. Grâce à de nouvelles méthodes de distribution de ces documents et de gestion des changements, toutes les parties prenantes seront bien informées et en mesure de participer au processus d'amélioration du système de l'aviation. En particulier, il est fortement recommandé que ces documents soient présentés sous la forme d'un ensemble consolidé auquel les décideurs peuvent facilement se référer. En outre, l'envoi d'annonces claires lorsque les versions sont mises à jour et l'adoption de stratégies de communication plus efficaces amélioreront l'interaction avec les États membres, ce qui permettra une compréhension approfondie de l'ASBU et des BBB. Ces approches contribueront à faciliter

le partage de documents et la discussion, en s'assurant que le GANP et ses composantes connexes s'alignent continuellement sur les besoins changeants de l'aviation mondiale.

2.2 Harmonisation des niveaux stratégique et technique de la 8^e édition du GANP

2.2.1 La proposition de 8^e édition du GANP partagée dans la note AN-Conf/14-WP/12, au niveau stratégique, reflète adéquatement les évolutions et tendances récentes du secteur, notamment les considérations environnementales, les nouveaux acteurs et l'intégration de l'IA. Elle comporte des mises à jour liées au domaine clé de performance (KPA) sur l'environnement, à l'introduction de nouveaux types d'acteurs et aux innovations dans les systèmes de gestion du trafic aérien utilisant l'IA. Ces éléments sont essentiels pour faire progresser le système mondial de l'aviation et veiller à ce que les acteurs de l'aviation restent au fait des tendances technologiques et environnementales contemporaines. En abordant ces domaines, le GANP se montre engagé à favoriser l'innovation et la durabilité dans l'aviation, en veillant à ce que le secteur puisse répondre aux exigences de demain.

2.2.2 Pour assurer un développement harmonieux aux niveaux régional et national, il est essentiel de préciser comment ces éléments seront intégrés au système aérien d'un point de vue technique. Par exemple, bien que les principes de base de l'utilisation de l'IA soient présentés dans le rapport sur la campagne ASBU, un travail supplémentaire est nécessaire pour les appliquer à chaque élément de l'ASBU. De plus, une description complète de chaque amélioration de la performance est susceptible de contribuer au domaine clé de performance sur l'environnement, compte tenu du fait que la plupart des éléments liés à l'amélioration de la performance de navigation ont une incidence directe ou indirecte sur l'environnement. Les concepts actuels liés à la communication d'informations aux niveaux stratégique et technique pourraient être enrichis par des mesures plus concrètes et des objectifs mesurables. Pour guider efficacement les efforts nationaux et régionaux, le GANP devrait proposer des éléments techniques clairs qui détaillent comment les nouvelles technologies et le cadre de performance actualisé du GANP (environnement et résilience) devraient être intégrés aux systèmes actuels.

2.2.3 En outre, si l'on s'attend à ce que l'élaboration de méthodes et de modèles de gestion en ligne pour les plans régionaux de navigation aérienne joue un rôle positif pour préserver la continuité avec le GANP, il est essentiel d'assurer le respect des délais et la transparence des procédures de révision. Étant donné que le plan de navigation aérienne (ANP) contient des informations sensibles sur la fourniture de services de navigation et des plans visant à améliorer les performances de navigation dans la région, il conviendrait de veiller à la transparence et au suivi historique du processus de révision. Les plateformes en ligne offrent l'avantage d'un accès plus facile à l'information, permettant ainsi une meilleure coordination et mise en œuvre. Dans le même temps, en s'appuyant exclusivement sur des ressources en ligne, ce qui est actuellement le cas pour le GANP, les États membres peuvent avoir des difficultés à les utiliser comme documents de référence fiables dans le cadre de l'établissement de règles et de politiques. Étant donné que les politiques de prestation de services de navigation de chaque État contractant sont en grande partie le fruit du plan de navigation aérienne, la transition vers un système en ligne nécessite une attention particulière concernant l'établissement de procédures de révision et de méthodes de présentation claires tout en préservant la fonction originale du plan.

2.3 Pallier les insuffisances en matière de motivation et promouvoir l'amélioration de la performance

2.3.1 À l'heure actuelle, il y a des insuffisances en matière de motivation à améliorer les systèmes de navigation aux niveaux national et régional. Les différents États et régions sont à divers niveaux d'engagement et de ressources en faveur de l'amélioration de leur infrastructure de navigation aérienne. Cette divergence est susceptible d'entraîner des écarts dans la mise en œuvre de l'amélioration des performances de navigation, ce qui pourrait avoir une incidence sur l'efficacité et la sécurité globales de l'aviation internationale. Pour surmonter cette faiblesse, il est nécessaire d'établir des stratégies et des

mesures d'incitation adaptées qui tiennent compte des défis et des capacités propres à chaque pays ou région. Pour accomplir des progrès harmonisés dans les systèmes mondiaux de navigation aérienne, il sera essentiel d'encourager des progrès constants par le biais de la coopération internationale et de l'engagement que les États et les régions contractants auront déterminé eux-mêmes, animés par une forte motivation.

2.3.2 Il est crucial d'énoncer clairement les limites et les problèmes potentiels associés à l'utilisation continue des systèmes de navigation actuels. En outre, bien que le GANP et l'ASBU décrivent les avantages escomptés de performances de navigation améliorées, ces avantages ne s'appliquent peut-être pas à toutes les régions ni à tous les États contractants. De nombreuses infrastructures de navigation actuelles sont vieillissantes et peuvent ne pas répondre adéquatement aux exigences de l'aviation contemporaine, comme l'augmentation des volumes de trafic et les technologies aéronautiques de pointe. Souligner ces difficultés peut aider les autorités et les parties prenantes à comprendre qu'il est urgent de mettre à niveau et de mettre en œuvre de nouveaux systèmes. En présentant un argument convaincant qui fasse ressortir les inefficacités, les risques de sécurité et les inconvénients économiques liés à l'entretien de systèmes désuets, il devient plus aisé d'établir un consensus et de canaliser les investissements nécessaires dans des efforts de modernisation.

2.3.3 En outre, il est crucial d'élaborer continuellement des indicateurs de performance clés (KPI) pour les éléments du système de navigation présentés dans le GANP. Ces KPI doivent comporter des paramètres mesurables et objectifs qui permettent d'évaluer l'efficacité des changements mis en œuvre et d'orienter les améliorations futures. Il est essentiel de fournir à toutes les parties prenantes un plan clair et mesurable des systèmes futurs, garantissant la transparence et le respect des objectifs. Ce plan devrait décrire les cibles et les jalons de l'intégration technologique et de l'amélioration des systèmes, permettant aux parties prenantes de suivre les progrès et d'ajuster leurs stratégies au besoin. En se focalisant sur des résultats mesurables et des objectifs clairs, les acteurs du secteur de l'aviation peuvent s'efforcer de collaborer à l'élaboration d'un système mondial de navigation aérienne plus efficace, plus sécurisé et plus avancé.

3. CONCLUSION

3.1 La République de Corée appuie les efforts déployés par l'OACI en vue de renforcer le GANP. Afin que les États membres puissent mettre en œuvre efficacement ce document, il est essentiel de tenir compte des aspects suivants : le perfectionnement des méthodes de distribution et de gestion du changement du GANP, de l'ASBU et des BBB, l'amélioration de la prochaine édition du GANP en tenant compte de son harmonisation stratégique et technique, et la formulation de stratégies et de mesures d'incitation adaptées pour établir des systèmes de navigation harmonisés aux niveaux national et régional.