



AN-Conf/14-WP/210
6/9/24

QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024

RAPPORT À LA CONFÉRENCE SUR LA PARTIE GÉNÉRALE

Note.— Après avoir détaché la page de couverture, prière d'insérer la présente note à l'endroit approprié dans le dossier de rapport.

**RAPPORT DE LA
QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE**

LETTRE D'ACCOMPAGNEMENT

La Présidente de la quatorzième Conférence de navigation
aérienne (AN-Conf/14) (2024)

au

Président de la Commission de navigation aérienne

J'ai l'honneur de présenter ci-joint le rapport de la
quatorzième Conférence de navigation aérienne, tenue à
Montréal du 26 août au 6 septembre 2024.

Mme Paule Assoumou Koki
Présidente

Montréal (Canada), le 6 septembre 2024

TABLE DES MATIÈRES

	Page
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	ii-1
LA RÉUNION.....	iii-1
1. Durée.....	iii-1
2. Participation.....	iii-1
3. Bureau.....	iii-1
4. Secrétariat.....	iii-1
5. Adoption de l'ordre du jour de la réunion.....	iii-2
6. Organisation des travaux	iii-2
7. Allocutions	
7.1 Président du Conseil de l'OACI.....	iii-2
7.2 Président de la Commission de navigation aérienne.....	iii-5
7.3 Sous-ministre des Transports du Canada	iii-7
7.4 Secrétaire général de l'OACI.....	iii-9
8. Prix Walter-Binaghi de la Commission de navigation aérienne de l'OACI.....	iii-13
9. Allocution de clôture	
9.1 Directrice de la navigation aérienne.....	iii-13
ORDRE DU JOUR DE LA CONFÉRENCE.....	iv-1
SIGLES ET ABRÉVIATIONS	v-1
RÉSUMÉ DES SÉANCES D'INFORMATION	vi-1
RAPPORTS DE LA CONFÉRENCE	
Point 1 : Mise à jour sur le plan d'activités 2023-2025 de l'OACI et la planification stratégique	1-1
Point 2 : Utilisation des nouvelles technologies dans de bonnes conditions de sécurité et de façon opportune.....	2-1
Point 3 : Amélioration de la performance du système de navigation aérienne	3-1
Point 4 : Hyperconnectivité du système de navigation aérienne	4-1

LISTE DES RECOMMANDATIONS

	<i>Page</i>
1.1/1 Soutien de la planification des activités de l'OACI selon une logique de programme, avec les domaines d'intervention prioritaire du Plan d'activités 2023-2025	1-x
1.1/2 Résilience du système de navigation aérienne	1-x
1.2/1 Travaux visant à améliorer l'alignement du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et du Plan mondial de navigation aérienne	1-x
1.3/1 Évolution de la Commission technique de l'Assemblée de l'OACI	1-x
2.1/1 Mise au point de technologies d'aéronefs contribuant à la réalisation de l'objectif à long terme	2-x
2.2/1 Gérer les risques de sécurité liés aux technologies et concepts aéronautiques nouveaux et en évolution	2-x
2.2/2 S'occuper du brouillage du système mondial de navigation par satellite et de la planification des interventions d'urgence	2-x
2.3/1 Projet d'édition 2026-2028 du <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> (GASP, Doc 10004)	2-x
2.3/2 Les rencontres de turbulences, risque de sécurité opérationnelle à l'échelle mondiale	2-x
3.1/1 Projet 30/10 — Mise en œuvre optimisée des minimums de séparation longitudinale	3-x
3.1/2 Étude de faisabilité de la mise en place d'un programme d'efficacité de la navigation aérienne de l'OACI	3-x
3.1/3 Faciliter la mise en œuvre d'opérations basées sur trajectoire	3-x
3.1/4 Espace aérien avec libre choix de routes	3-x
3.1/5 Délégation de la responsabilité de la fourniture des services de la circulation aérienne	3-x
3.1/6 Assurer l'intégration sûre des activités de transport spatial dans le système de l'espace aérien	3-x
3.1/7 Vols dans l'espace aérien supérieur	3-x
3.2/1 Abandon progressif et/ou optimisation de l'utilisation des anciens systèmes	3-x
3.2/2 Transition vers les services d'informations sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif et fin de l'utilisation du plan de vol 2012 de l'OACI d'ici 2034	3-x
3.3/1 Mise à jour du niveau stratégique mondial de la septième édition du <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> (GANP, Doc 9750)	3-x
3.3/2 Mise à jour du niveau technique mondial de la septième édition du <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> et de ses niveaux régional et national	3-x
4.1/1 Validation, normalisation et mise en œuvre du concept d'aéronef connecté et de la stratégie de connectivité air-sol	4-x
4.2/2 Cybersécurité de l'aviation	4-x

RAPPORT DE LA QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024

LA RÉUNION

1. DURÉE

1.1 Le mot d'ouverture de la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14) a été prononcé par M. Salvatore Sciacchitano, Président du Conseil, le 27 août 2024 à 10 heures, dans la Salle des Assemblées du siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à Montréal (Canada). Il a été suivi d'allocutions du Président de la Commission de navigation aérienne, M. Junrong Liang, et de M. Arun Thangaraj, Sous-ministre des Transports du Canada. La plénière de clôture s'est tenue le 6 septembre 2024.

2. PARTICIPATION

2.1 La Conférence s'est tenue avec la participation de **xx** membres et observateurs désignés par **xx** États membres et **xx** organisations internationales, ainsi que de conseillers et autres. Une liste des participants figure sur le site web de la Conférence : <https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Pages/ListOfDelegates.aspx>.

3. BUREAU

3.1 À la première séance plénière, le bureau a été constitué comme suit :

Présidente de la Conférence	:	Mme P. Assoumou Koki (Cameroun)
Vice-Président de la Conférence	:	M. N. Bin Mahmud (Malaisie)
Président du Comité	:	M. P. Kelleher (Royaume-Uni)
Vice-Président du Comité	:	M. L. R. de Souza Nascimento (Brésil)

4. SECRÉTARIAT

4.1 La Secrétaire de la Conférence était Mme M. Merkle, Directrice de la navigation aérienne, assistée de M. P. Luciani, Directeur adjoint de la navigation aérienne et de la sécurité de l'aviation, et de M. S. Da Silva, Directeur adjoint par intérim de la surveillance, de l'analyse et de la coordination. Tous les trois ont par ailleurs été épaulés par M. C. Dalton, Chef de la Section de la gestion du trafic aérien, en sa qualité de responsable technique de la Conférence, de fonctionnaires de la Direction de la navigation aérienne de l'OACI et ceux d'autres directions de l'Organisation, selon les besoins. L'administration de la Conférence a été coordonnée par Mmes G. Kim et V. Wong, tandis que la documentation et la rédaction des rapports ont été coordonnées par M. M. De Leon, Mme A. Guiang, Mme C. Colapelle et Mme Z. Naini.

5. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR DE LA RÉUNION

5.1 L'ordre du jour présenté dans le document AN-Conf/14-WP/1 a été adopté lors de la séance plénière d'ouverture, conformément aux dispositions pertinentes des *Instructions et Règlement intérieur pour les réunions de navigation aérienne à l'échelon Division* (Doc 8143-AN/873/3).

6. ORGANISATION DES TRAVAUX

6.1 Le plan d'organisation soumis aux États avant la conférence a été adopté tel quel lors de la séance plénière d'ouverture. Le plan prévoyait l'institution d'un comité, comme suit :

Comité

Président	M. P. Kelleher (Royaume-Uni)
Vice-Président	M. L. R. de Souza Nascimento (Brésil)
Secrétaire :	M. P. Luciani, Directeur adjoint de la navigation aérienne et de la sécurité de l'aviation, assisté de MM. C. Dalton, Chef de la Section de gestion du trafic aérien, Y. Fattah, Chef de la Section des priorités multidisciplinaires et I. Knowles, Chef de la Section de la sécurité opérationnelle, secrétaires de point de l'ordre du jour, ainsi que de M. S. Da Silva, Directeur adjoint par intérim de la surveillance, de l'analyse et de la coordination

6.2 La Conférence a rappelé les principes directeurs régissant les préparatifs et le déroulement de la Conférence (voir la lettre aux États ST 15/1-24/12, pièce jointe C, paragraphe 1.3). Elle a aussi rappelé que toutes les notes d'information seraient transmises au ou aux groupes d'experts compétents pour examen selon que de besoin, afin de faire avancer leurs programmes des travaux respectifs.

6.3 Les délibérations en séance plénière se sont déroulées en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol, en français et en russe. Les notes de travail ont été produites dans toutes les langues et les notes d'information l'ont été dans leur(s) langue(s) de présentation. Le rapport a été publié en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol, en français et en russe.

7. ALLOCUTIONS

7.1 Président du Conseil de l'OACI, M. S. Sciacchitano

Au nom du Conseil et du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale, je vous souhaite chaleureusement la bienvenue à la quatorzième Conférence de navigation aérienne, qui a pour thème « L'amélioration de la performance au service de la durabilité ».

Cette conférence contribuera de façon décisive à définir les étapes suivantes de l'amélioration des systèmes mondiaux de navigation aérienne.

Elle revêt une importance particulière, car nous célébrons cette année le 80^e anniversaire de l'adoption de la Convention de Chicago.

Voici huit décennies, au milieu d'un conflit mondial, les pays se sont unis pour faire de l'aviation un catalyseur de la paix et du développement social et économique. Aujourd'hui, les défis auxquels l'aviation civile internationale est confrontée demeurent considérables, mais nous pouvons nous inspirer de notre passé pour les relever et accomplir avec succès de nouvelles réalisations.

C'est pourquoi en célébrant son 80^e anniversaire, l'Organisation met l'accent non seulement sur les réalisations des 80 dernières années, mais aussi, et c'est à mon avis plus important, sur la façon dont l'OACI pourra continuer à appuyer le développement du transport aérien au cours des décennies à venir. Telle est la raison pour laquelle le Conseil examine et va bientôt approuver le plan stratégique 2026-2050 de l'OACI.

Nous savons notamment que le trafic aérien mondial a retrouvé son niveau d'avant la pandémie et qu'il devrait plus que doubler au cours des 20 prochaines années. En raison de cette croissance, nous devons déployer des efforts énormes pour nous acquitter de nos responsabilités environnementales en vue de parvenir à des émissions nettes de carbone nulles à l'échelle mondiale d'ici 2050, soit l'objectif ambitieux à long terme.

Les opérations aériennes devront contribuer considérablement à l'atteinte de cet objectif. Dans l'allocution qu'il prononcera plus tard dans la journée, M. Salazar, le Secrétaire général, présentera en détail notre approche stratégique de la croissance durable de l'aviation.

Nous devons également intégrer en toute sécurité les progrès technologiques rapides dans la conception des aéronefs, le vol autonome et les systèmes de gestion du trafic aérien, tout en renforçant notre infrastructure aéronautique pour la protéger contre les cybermenaces croissantes. Ces défis ne sont certes pas entièrement nouveaux, mais ils exigent un regain d'attention et des solutions novatrices.

La 41^e session de l'Assemblée de l'OACI a mis l'accent sur les domaines prioritaires essentiels : la relance post-pandémique et la viabilité à long terme du transport aérien, la réduction des émissions de CO₂, comme je viens de le mentionner, et le renforcement de la résilience du système d'aviation parallèlement au maintien de la sécurité

Votre présence ici témoigne à nouveau de notre engagement collectif à aborder ces priorités avec une intention stratégique et une vigueur renouvelée.

Cette conférence recentrera nos efforts sur les initiatives techniques actuelles et nouvelles qui cadrent avec les trois objectifs ambitieux de l'OACI prévus dans notre plan stratégique, à savoir :

- n'enregistrer aucun décès dans le secteur de l'aviation internationale à la suite d'accidents ou d'actes d'intervention illicite ;
- réduire à zéro les émissions nettes de carbone d'ici 2050 dans les opérations de l'aviation internationale ;
- s'assurer que l'aviation fait partie intégrante d'un système de transport prospère, connecté, accessible, inclusif et abordable pour les personnes et les marchandises, qui contribue au développement socioéconomique, tout en veillant à ce qu'aucun pays ne soit laissé de côté.

Là encore, le Secrétaire général présentera de manière plus détaillée la manière dont ces objectifs guident notre stratégie à long terme.

À l'occasion de cette conférence, vous aurez l'occasion d'examiner les résultats de notre exercice de révision de l'ordre des priorités qui s'est tenu à l'échelle de l'Organisation et a couvert toutes les activités qui figurent dans notre plan d'activités actuel, ainsi que celles décidées par l'Assemblée à sa 41^e session. Vos discussions porteront aussi sur les domaines d'intervention prioritaires qui ont été établis par le Conseil afin de guider les efforts de notre Organisation au cours de la période triennale en cours.

À plus long terme, nous envisagerons des moyens d'aligner efficacement nos plans mondiaux. Notre objectif est de veiller à la complémentarité de ces plans pour relever les défis courants et émergents, tout en réduisant au maximum le chevauchement entre les initiatives et en tirant le meilleur parti des synergies. Cet alignement est essentiel pour l'évolution cohérente de notre système mondial d'aviation.

S'agissant de la planification stratégique à long terme, et pour contribuer aux préparatifs de la 42^e session de l'Assemblée prévue pour 2025, cette conférence constitue une excellente occasion de discuter de la restructuration potentielle des priorités de travail de la Commission technique de l'Assemblée de l'OACI.

À cet égard, je tiens à souligner que le Conseil est déterminé à améliorer l'efficacité des assemblées de l'OACI et qu'il a l'intention de mieux tenir compte des conclusions de conférences de haut niveau, comme cette quatorzième conférence de navigation aérienne, en les récapitulant dans des résolutions de l'Assemblée et en limitant la poursuite des discussions autant que possible.

Je suis convaincu que vous examinerez cet aspect lors des délibérations de ces deux semaines et, qui plus est, que vous en tiendrez compte en vue des préparatifs de la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI qui se tiendra dans un peu plus d'un an.

Cette conférence s'appuie en particulier sur les points de vue intéressants recueillis lors du Symposium sur le monde de la navigation aérienne, qui s'est tenu l'année dernière à Montréal et Singapour. Les échanges qui ont eu lieu à cette occasion ont mis en évidence les attentes et les priorités des acteurs de l'aviation, qui serviront de fil conducteur à nos discussions ici.

Nos délibérations porteront sur plusieurs centres d'intérêt. Nous aborderons la question de l'introduction en toute sécurité de nouvelles technologies d'aéronefs, en évaluant leurs incidences sur l'exploitation et l'infrastructure des aéroports et de la gestion de la circulation aérienne.

L'augmentation récente des cas de brouillage du système mondial de navigation par satellite (GNSS) est très préoccupante. Elle a des effets sur la sécurité et la continuité des opérations de l'aviation civile. Bien que l'on ne puisse éviter de condamner le brouillage du GNSS, car il menace la sécurité de l'aviation civile, nous devons tenir compte de la nécessité de réévaluer la pertinence de nos politiques, normes et éléments indicatifs actuels, et mettre au point des mesures d'atténuation efficaces.

Le renforcement de l'efficacité de la navigation aérienne à l'appui de nos objectifs environnementaux, tels qu'ils sont décrits dans l'objectif ambitieux à long terme, est fondamental. Nous saluons les nouvelles initiatives qui apportent des améliorations plus larges et plus cohérentes de la performance.

Un point crucial de l'ordre du jour concerne l'abandon des anciens systèmes au profit de technologies nouvelles.

Nous nous pencherons en particulier sur la modernisation de nos mécanismes de planification des vols. Il s'agira aussi de passer de notre système actuel à la nouvelle approche *vols et courants de trafic — Informations pour un environnement collaboratif*, ou FF-ICE en abrégé. Cette étape est essentielle pour moderniser notre approche et renforcer l'efficacité de la navigation aérienne à l'échelle mondiale.

Nous réfléchissons aussi à des moyens d'améliorer la connectivité entre les aéronefs et les systèmes au sol. Cela est fondamental pour faciliter l'échange soutenu d'informations, qui est nécessaire à la mise en œuvre de concepts avancés en matière de gestion du trafic aérien, tel celui des opérations basées sur les trajectoires.

Nous sommes conscients des défis à relever, dont l'utilisation optimale d'un spectre de fréquences limité, la garantie d'une interopérabilité transfrontalière harmonieuse et l'atténuation des cybermenaces.

Vos observations sur les prochaines éditions du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP) et du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP) sont tout aussi précieuses. Les objectifs et les cibles proposés pour la prochaine édition du GASP devraient jouer un rôle catalyseur dans la recherche de solutions aux problèmes de sécurité dans le monde.

L'actualisation du GANP reflète l'alignement sur les domaines prioritaires retenus par l'Assemblée à sa 41^e session et comprend des améliorations à la feuille de route conceptuelle, au cadre de performance et au cadre de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU).

Je suis d'avis que cette conférence constitue une charnière très importante entre les 41^e et 42^e sessions de l'Assemblée. Il marque une étape significative dans notre cheminement vers un système mondial de navigation aérienne plus durable, plus sécurisé et plus efficace.

Entamons ces deux semaines de délibérations en restant profondément conscients de nos responsabilités et avec optimisme. Les résultats de nos discussions guideront le programme des travaux de l'OACI et conduiront à des décisions importantes lors de la 42^e session de l'Assemblée.

Pour conclure, je tiens à vous remercier pour votre engagement et votre participation active. Et je vous prie instamment de faire en sorte que ces discussions comptent : allons de l'avant avec détermination et vision.

J'ai l'honneur de déclarer ouverte la quatorzième Conférence de navigation aérienne de l'OACI et j'invite le Président de la Commission de navigation aérienne, M. Junrong Liang, à prendre la parole et à revenir plus en détail sur l'ordre du jour. Je vous souhaite le plus grand des succès dans vos délibérations.

7.2 Président de la Commission de navigation aérienne, M. J. Liang

Mesdames et messieurs les délégués et chefs de délégation, monsieur le sous-ministre des Transports du Canada, monsieur le Président du Conseil, monsieur le Secrétaire général de l'OACI, chers collègues de la Commission de navigation aérienne, mesdames et messieurs, c'est un honneur et un plaisir pour moi de vous accueillir à la quatorzième Conférence de navigation aérienne de l'OACI.

2024 est une année de célébrations. La communauté aéronautique mondiale fête le 80^e anniversaire de l'OACI, qui a été créée par la Convention relative à l'aviation civile internationale, plus connue sous le nom de Convention de Chicago, signée le 7 décembre 1944. Vous savez peut-être aussi que la Commission de navigation aérienne (ANC) célèbre cette année son 75^e anniversaire, elle qui est née le 7 février 1949.

Au fil de ces années, l'OACI, en collaboration avec les États et l'industrie, a accompli des progrès remarquables. La sécurité aérienne ne cesse de s'améliorer, ce qui fait de l'aviation le mode de transport le plus sûr. De même, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne augmentent constamment, ce qui permet chaque année d'accueillir des milliards de passagers sur des millions de vols. Je profite de cette occasion pour remercier tous les États membres et les organisations internationales pour leur soutien continu aux activités de cette Organisation et, en particulier, aux travaux techniques de la Commission.

Beaucoup a été accompli, mais il reste encore énormément à faire. L'avenir de l'industrie du transport aérien sera caractérisé par des technologies d'aéronefs et de moteurs encore plus poussées, l'automatisation, la numérisation, et les cybermenaces qu'elle comporte, de nouveaux venus tels que les systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS) et la mobilité aérienne avancée (AAM), la croissance rapide du trafic de passagers, les questions de durabilité et les préoccupations environnementales. Il s'agit d'occasions que nous pouvons exploiter au bénéfice de l'industrie et de ses utilisateurs, mais seulement si nous sommes capables de bien gérer les défis et d'atténuer les risques qui en découlent.

Pour continuer à remplir son mandat dans des circonstances en constante évolution et de plus en plus difficiles, l'OACI devra faire plus avec des ressources limitées. Il est donc crucial qu'elle établisse les priorités de son programme d'activités tout en améliorant l'efficacité de ses méthodes de travail afin de répondre aux besoins futurs.

À la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI, l'importance de la tenue des réunions à l'échelon division comme les conférences de navigation aérienne et les conférences de haut niveau sur la sécurité avant les sessions de l'Assemblée a été soulignée. Ces réunions sont vitales car elles fournissent aux États et à l'industrie des occasions d'examiner des questions cruciales, de déterminer les domaines de priorité et de proposer les travaux techniques nécessaires à ajouter au plan d'activités pour le triennat à venir.

La quatorzième Conférence de navigation aérienne constitue un pont décisif entre les 41^e et 42^e sessions de l'Assemblée, servant de forum pour recueillir des informations sur les travaux en cours à l'Organisation et définir son orientation future. Cette conférence vise à dégager un consensus, à obtenir des engagements et à formuler des recommandations qui permettront à l'OACI et aux États membres de faire avancer les principales initiatives en matière de navigation aérienne dans un environnement aéronautique en évolution rapide.

Le thème de cette conférence, « L'amélioration de la performance, au service de la durabilité », bien que traditionnel, représente une occasion de transformation qui constituera la base d'une planification stratégique à long terme et permettra à l'OACI de gérer et d'atténuer les défis à venir.

Au fil des décennies, l'OACI a élaboré plus de 12 000 normes et pratiques recommandées (SARP) regroupées dans 19 annexes et six documents de procédures pour les services de navigation aérienne (PANS). SARP et PANS se transforment constamment en fonction des dernières évolutions et innovations, jetant ainsi les bases d'un système d'aviation civile mondial sûr, efficace et durable.

Cela dit, les progrès technologiques rapides et les demandes croissantes de l'industrie mettent en évidence la nécessité critique de tirer parti de ces normes pour réaliser les améliorations de performance nécessaires pour réaliser un système d'aviation résilient et durable qui réponde aux attentes des États, de l'industrie et des autres parties prenantes.

La conférence portera sur des sujets liés à l'amélioration de la performance du système de navigation aérienne et sur des moyens de faire face en temps utile et de façon sûre à l'évolution rapide des opérations et technologies aéronautiques. Certains points de l'ordre du jour soutiennent la contribution à l'objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale (LTAG), en particulier grâce à l'utilisation sûre et opportune des nouvelles technologies et au renforcement de l'efficacité opérationnelle.

Outre l'amélioration de la performance du système de navigation aérienne, la Conférence constituera une occasion de tenir des discussions techniques approfondies sur l'utilisation opportune et sûre des nouvelles technologies et l'hyperconnectivité du système de navigation aérienne. Les résultats de ces délibérations

guideront l'OACI dans l'établissement des priorités au titre de son programme des travaux techniques dans un contexte de resserrement des ressources.

Il est essentiel de penser à long terme lorsque nous envisageons les possibilités et les difficultés que représentent les technologies émergentes. Si nous avons le prochain triennat en point de mire, nous devons aussi regarder plus loin et anticiper les tendances et les orientations futures de la navigation aérienne mondiale. Cette approche tournée vers l'avenir favorisera une prise de décisions efficace à la prochaine Assemblée à propos des stratégies techniques et des politiques pour la navigation aérienne, qui aboutiront à un déploiement sûr et harmonisé à l'échelle mondiale des nouvelles technologies et innovations.

Les fruits de vos travaux, au cours des deux prochaines semaines, feront l'objet d'un rapport rédigé par les professionnels dévoués du Secrétariat de l'OACI. Les résultats de vos délibérations seront présentés en premier lieu à la Commission de navigation aérienne. Cela nous permettra de hiérarchiser les activités clés, comme nous l'avons fait après la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 et la 41^e session de l'Assemblée, en qualité de conseillers techniques auprès du Conseil de l'OACI.

Des initiatives d'amélioration de l'efficacité et de l'efficience ont été mises en place pendant la préparation de la Conférence. Elles s'appuient sur les enseignements tirés de conférences de haut niveau précédentes et de la 41^e session de l'Assemblée. Nous comptons bien que ces améliorations permettront des discussions plus constructives et fructueuses. Après la Conférence, l'ANC a l'intention d'examiner ces initiatives, et les enseignements tirés contribueront à préparer les futures conférences techniques de haut niveau et les Assemblées.

Avant de conclure, je saisis cette occasion pour vous présenter mes collègues Commissaires de la navigation aérienne, qui sont désignés par des États membres de l'OACI et nommés par le Conseil. Ils travaillent de manière indépendante et forment une équipe. Ils mettent leurs compétences au service de l'ensemble de la communauté de l'aviation civile internationale. Veuillez vous joindre à moi pour les remercier chaleureusement pour leurs efforts assidus et le rôle clé qu'ils ont joué dans la préparation de la 14^e Conférence de navigation aérienne.

7.3 Sous-Ministre des transports du Canada, M. A. Thangaraj

C'est pour moi un honneur de vous souhaiter la bienvenue à la quatorzième Conférence de navigation aérienne de l'OACI, qui plus est à Montréal. Un lien unique et de longue date unit Montréal et l'OACI. Depuis sa création, l'Organisation est une pierre angulaire de l'écosystème de l'aviation de Montréal et du Canada, et offre une scène propice à l'essor de la collaboration internationale et du savoir-faire en matière d'aviation. Votre présence ici aujourd'hui témoigne de ce partenariat fructueux et durable.

Le Canada est fier de vous recevoir et d'accueillir cette organisation ici même au cœur de Montréal.

L'année 2024 est une année importante pour l'aviation civile internationale : nous célébrons le 80^e anniversaire de la Convention de Chicago ainsi que le 75^e anniversaire de la Commission de navigation aérienne et de l'Annexe 9, qui porte sur la facilitation. Cette année marque aussi le 50^e anniversaire de l'Annexe 17, consacrée à la sûreté de l'aviation.

Grâce à la Convention de Chicago, nous sommes tous les heureux bénéficiaires d'une vision, celle qui, en 1944, a incité 54 nations à se rassembler et à se mettre d'accord sur les principes fondamentaux visant à assurer que l'aviation civile tienne sa promesse d'« aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension ».

Alors que je préparais mon discours d'aujourd'hui, j'ai estimé qu'il était important d'évoquer l'esprit derrière ces principes, les valeurs fondamentales qui nous ont réunis à l'origine et qui continuent de sous-tendre notre engagement en faveur du développement sûr, sécurisé et durable de l'aviation civile internationale.

Ces principes simples, mais puissants ont jeté les bases sur lesquelles l'OACI s'est appuyée pour aider le transport aérien international à relever des défis historiques.

La sécurité et la sûreté de l'aviation sont à la fois l'assise de la confiance du public et les piliers centraux de l'OACI. Les normes et les procédures qui protègent les passagers, les équipages et les aéronefs sont l'expression de notre volonté de continuer à faire de l'aviation le moyen de transport le plus sûr.

Coopération internationale : Par essence, la Convention défend la valeur de la collaboration. Elle fait de cette organisation une instance où chaque État membre a voix au chapitre, et donne lieu à la constitution d'un conseil d'égaux élus selon le principe de la représentation géographique. Cet esprit de coopération a donné naissance à des initiatives déterminantes comme l'initiative « Aucun pays laissé de côté », qui permet à l'OACI de respecter ses engagements en vue de développer l'aviation civile internationale « sur la base de l'égalité des chances ».

Harmonisation et savoir-faire : Non seulement le développement, l'actualisation et la mise en œuvre de normes partout dans le monde assurent la sécurité et la sûreté de l'exploitation de l'aviation, mais ils garantissent aussi que le système et les normes de l'aviation mondiale continueront de suivre le rythme toujours croissant de l'innovation.

Ce travail nécessite la participation active et continue de tous les acteurs de l'aviation, depuis le secteur et les experts techniques jusqu'aux États. En contribuant aux travaux de la Commission de navigation aérienne et de ses groupes d'experts, nous investissons dans la sécurité, l'efficacité et la durabilité de nos secteurs de l'aviation respectifs.

La Convention fait la promotion de normes à l'échelle mondiale, mais elle constate aussi que chaque État membre a « la souveraineté complète et exclusive » sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. C'est cet équilibre entre souveraineté et harmonisation, incarné par la valeur du respect mutuel, qui est si fondamental à l'esprit de cette institution et au succès de l'aviation au niveau mondial.

Le respect des règles établies mutuellement est essentiel pour que la confiance et le principe de responsabilité demeurent au cœur de notre système et pour que l'intégrité de nos institutions soit préservée. Il appartient à tous les États membres de veiller à ce que l'OACI puisse continuer à guider avec succès le secteur pour les générations à venir.

La demande croissante de transport aérien ne fait qu'accentuer le besoin urgent d'atténuer l'incidence de l'aviation sur l'environnement. Notre communauté mondiale devra décarboner le secteur en misant sur des technologies nouvelles et innovantes, des opérations plus efficaces et des infrastructures améliorées qui permettront l'utilisation de nouveaux carburants durables. L'OACI et ses États membres ont franchi une étape importante en ce sens en convenant d'un objectif ambitieux à long terme, à savoir l'élimination des émissions nettes de carbone d'ici 2050.

De plus, afin de répondre à la croissance continue de l'aviation et à la hausse du nombre de vols et de passagers, il faudra constamment renforcer la sécurité et la sûreté et améliorer l'expérience passager. À cette fin, il faut notamment rendre l'aviation plus accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Toutefois, l'inclusivité ne devrait pas se résumer au siège du passager. Les femmes continuent d'être sous-représentées dans des emplois importants du secteur aérien, notamment parmi les pilotes et les techniciens ou mécaniciens de maintenance d'aéronef. Accroître la participation des femmes est essentiel pour relever les défis critiques auxquels est confronté le secteur.

Depuis plus de 80 ans, nos efforts collectifs ont contribué à assurer la tranquillité d'esprit de milliards de passagers. Malheureusement, certains drames ont illustré le contraire. Il est de notre responsabilité collective de prévenir les accidents et les catastrophes aériennes.

Face à de tels désastres, l'OACI s'est avérée être une tribune efficace pour l'action mondiale. Par exemple, elle a relevé avec succès des défis d'une ampleur sans précédent comme la pandémie de COVID-19 et a permis à l'aviation de bien reprendre ses activités en toute sécurité et de continuer de se développer.

Le thème et les sujets qui seront explorés au cours des deux prochaines semaines soulignent le rôle primordial de l'OACI. En fournissant un espace indispensable à des discussions techniques approfondies au niveau mondial, l'OACI peut ouvrir la voie pour l'intégration en toute sécurité de nouvelles technologies dans les opérations de l'aviation partout dans le monde.

Une fois de plus, permettez-moi d'exprimer ma gratitude pour votre engagement et votre enthousiasme.

Vos contributions à cette conférence seront capitales. Elles permettront de concrétiser nos ambitions et établiront les enjeux prioritaires en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne de l'Assemblée de l'OACI prévue l'année prochaine.

Enfin, je rappelle tout le plaisir que j'ai, en tant que Représentant du Gouvernement canadien et du pays hôte du siège de l'OACI, à vous souhaiter la bienvenue à cette grande rencontre. Bon séjour à Montréal et que notre conférence soit un succès !

7.4 Secrétaire général de l'OACI, M. J. C. Salazar

Accueillir douze milliards de passagers à bord de vols qui n'occasionnent ni émissions ni victimes, relier les peuples des quatre coins du monde et veiller à ce que l'aviation soit encore, et bien plus encore, une force motrice du développement durable dans le monde : telle est notre ambition pour 2050.

En tant que Secrétaire général de l'OACI, j'ai l'immense plaisir de vous souhaiter la bienvenue à cette quatorzième conférence de navigation aérienne, où nous façonnerons cet avenir autour du thème « L'amélioration de la performance, au service de la durabilité ».

Au cours des deux prochaines semaines, nous travaillerons ensemble pour dégager un consensus international sur les initiatives d'amélioration de la performance qui servent cet objectif. Ces initiatives permettront à l'OACI, aux États membres et au secteur de relever les défis mondiaux auxquels fait face l'aviation sur le plan environnemental et de s'adapter aux opérations et aux technologies qui évoluent rapidement, le tout dans les limites des ressources disponibles.

Nous œuvrerons sur fond d'enjeux qui complexifient la mission qui est la nôtre de connecter le monde de manière sûre, sécurisée et durable. Changements climatiques, cybersécurité et crises autres réclament notre attention. Nous devons intégrer de nouveaux acteurs dans notre espace aérien, notamment les exploitants de drones ou de transport spatial commercial, tout en gérant des systèmes d'information complexes et des opérations en haute altitude. Face à ces enjeux complexes, il a fallu faire évoluer le rôle et les responsabilités de l'OACI.

Depuis 2007, le rôle de l'Organisation s'est considérablement élargi, en particulier pour ce qui est de la surveillance et du contrôle des systèmes nationaux de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation, ainsi que du soutien à la mise en œuvre offert aux États. Cet élargissement fait suite à plusieurs accidents majeurs, qui ont mis en évidence le besoin crucial d'améliorer la supervision et l'assistance pour combler les lacunes en matière de sécurité et de sûreté.

Compte tenu des changements technologiques, environnementaux, économiques et sociaux qui se présentent à nous aujourd'hui, notre rôle continuera de s'étendre.

De mon point de vue, le chemin est prometteur, d'autant plus que nous avons déjà accompli des progrès considérables dans des domaines clés. Notre objectif de transformation, appuyé par le Conseil et l'Assemblée, est en train de moderniser les processus et les systèmes de l'OACI afin de mieux servir nos parties prenantes. Le Conseil a clairement défini des domaines d'intervention prioritaires afin d'aiguiller nos efforts visant à régir l'aviation mondiale. En outre, alors que nous célébrons le 80^e anniversaire de l'Organisation, nous avons recueilli des soutiens en faveur du nouveau, et détaillé, Plan stratégique à long terme 2026-2050 de l'OACI, des versions actualisées des plans mondiaux relatifs à la sécurité, à la sûreté et à la navigation aérienne, ainsi que du nouveau Cadre mondial pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation.

Le nouveau Plan stratégique à long terme de l'OACI nous guidera dans notre mission de 2026 à 2050.

Il fait la synthèse des principales idées surgies ces cinq dernières années, notamment de l'examen des besoins et des attentes des États, de l'harmonisation des plans mondiaux de l'OACI avec les tendances du secteur, des contributions apportées à l'occasion de conférences de haut niveau comme celle-ci, et des directives de la dernière Assemblée de l'OACI.

Le plan est centré sur des objectifs stratégiques axés sur les résultats qui resteront pertinents jusqu'en 2050 et au-delà.

En outre, nous avons reformulé la vision de l'OACI au service d'« [u]n système d'aviation sûr, sécurisé et durable qui relie le monde et profite à tous ».

Pour concrétiser cette vision, nous avons fixé trois objectifs ambitieux et interdépendants : zéro décès dans le secteur de l'aviation internationale à la suite d'accidents ou d'actes d'intervention illicite ; des émissions nettes de carbone nulles d'ici 2050 pour les activités de l'aviation internationale ; un secteur de l'aviation qui fait partie intégrante d'un système de transport prospère, connecté, accessible, inclusif et abordable.

Notre mission consiste à conduire l'aviation civile internationale à la connectivité responsable. Ce rôle moteur est fondamental pour stimuler le développement social et économique, veiller à la durabilité environnementale et concrétiser notre vision d'un monde connecté. Nous remplissons cette mission au moyen de plusieurs activités clés, à savoir l'élaboration de politiques et de normes, la surveillance et l'audit, l'appui aux États membres dans le renforcement de leurs capacités aéronautiques et la défense du droit aérien international.

Les six nouveaux objectifs stratégiques de l'OACI constituent la colonne vertébrale de notre nouvelle stratégie à long terme.

Depuis 80 ans, le succès de l'aviation repose invariablement sur la priorité accordée à la sécurité. C'est donc sans surprise que notre premier objectif est de rendre chaque vol sûr et sécurisé, le but ultime étant

de ne plus déplorer de victimes d'accidents ou d'incidents aériens. Ce but est primordial pour conserver la confiance du public et favoriser la croissance continue du transport aérien mondial.

Notre deuxième objectif consiste à promouvoir une croissance durable de l'aviation sur le plan environnemental. Nous connectons le monde, et nous devons le faire de façon responsable en limitant au maximum les émissions et le bruit. Nous voulons ainsi dire que nous devons accroître la capacité du transport aérien pour répondre à la demande mondiale croissante. Cette stratégie écoresponsable stimule l'innovation, ouvre de nouveaux horizons et garantit la viabilité à long terme du secteur et de la planète.

Notre troisième objectif concerne la mobilité, la fiabilité, l'accessibilité et la fluidité. Nous souhaitons créer un système aérien mondial qui profite en toute efficacité à l'ensemble des usagers, quel que soit l'endroit où ils se trouvent ou leur situation. Cela passe par la rapidité du transport, même en cas de perturbations, la connexion de régions éloignées à des aéroports-pivots et des expériences de voyage transfrontières sans stress.

Les objectifs suivants décrivent comment l'OACI facilitera et pilotera l'harmonisation à l'échelle internationale. Ils rendent compte de la manière dont nous entendons cheminer vers les résultats des trois premiers objectifs.

Notre quatrième objectif consiste à aider les États à hiérarchiser et à planifier efficacement leurs travaux de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre. Il s'agit là d'un objectif crucial si nous voulons que toutes les nations puissent être des participantes à part entière du réseau mondial de l'aviation. Nous prenons en compte les besoins spécifiques de chaque État tout en tirant parti de solutions communes et en sollicitant l'appui de partenaires, le cas échéant, dans la droite ligne de la stratégie intégrée de l'OACI visant à accompagner les États membres dans la mise en œuvre des normes et des pratiques recommandées (SARP).

Le cinquième objectif vise à faire progresser et à adapter le droit aérien international afin de répondre aux besoins d'un secteur de l'aviation en constante évolution. Notre cadre juridique doit rester pertinent et apporter des réponses aux défis actuels et émergents tout en facilitant la croissance, le développement et les activités de l'aviation civile. Cet objectif nous permet de veiller à ce que notre système, fondé sur des règles, évolue au rythme des progrès technologiques et de l'évolution des besoins sur le plan mondial.

Notre sixième objectif, sans doute le plus novateur, est de faire en sorte que le transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être social pour toutes et tous. Cet objectif représente le but ultime : connecter le monde de manière responsable, afin de créer des avantages tangibles pour les personnes et les communautés dans le monde entier. Nous considérons que, pour chaque État membre, la valeur de l'aviation civile internationale peut être mesurée à l'aune de l'amélioration de la prospérité et du bien-être de sa population.

Chaque objectif sera défini par des indicateurs permettant de suivre nos progrès en matière de collaboration internationale. En ce qui concerne la sécurité, il serait possible d'utiliser les taux d'accidents mortels par million de vols, toutes causes confondues. Pour évaluer la durabilité environnementale, nous pourrions contrôler les émissions mondiales de CO₂ par kilomètre payant parcouru ou par tonne transportée. Les travaux de la Conférence contribueront à établir ces indicateurs.

Nous avons déterminé quatre catalyseurs prioritaires qui nous permettront de progresser.

Tout d'abord, l'amélioration continue de l'organisation de l'OACI fait fond sur notre objectif de transformation, qui a été à l'origine de changements positifs importants dans l'Organisation dans les

18 derniers mois. Ce travail doit se poursuivre au cours du prochain triennat et au-delà. Notre objectif est d'optimiser notre efficacité opérationnelle, d'améliorer notre adaptabilité face aux nouveaux défis de l'aviation et de renforcer notre capacité à soutenir au mieux les États membres.

En complément, notre stratégie d'innovation, demandée par l'Assemblée à sa 41^e session, contribuera à hiérarchiser les travaux des groupes d'experts techniques et des groupes d'étude, afin que nous restions à la pointe des avancées dans le domaine de l'aviation.

Notre engagement en faveur du perfectionnement du personnel est tout aussi important. Nous avons pour objectif d'attirer une nouvelle génération de professionnels, diversifiée et compétente, qui dynamisera l'aviation dans les décennies à venir. Notre Programme pour l'égalité des sexes jouera à cette fin un rôle déterminant en encourageant l'inclusion et en nous permettant de puiser dans un vivier de talents plus important.

Enfin, l'action que nous menons pour mettre en place des partenariats et améliorer la mise à disposition de ressources est essentielle pour que les progrès soient durables. Mentionnons notamment la plateforme FINVEST, consacrée aux projets de décarbonation, comme nouvelle initiative de coordination et de partenariat sur le plan financier, que l'OACI est tout particulièrement désignée pour diriger. Cette initiative, ainsi que d'autres travaux menés pour créer des partenariats et mobiliser des ressources, est déterminante pour assurer la viabilité de notre budget et notre réussite globale.

Nous élaborons actuellement le Plan d'activités pour 2026-2028, qui traduira le plan stratégique en termes opérationnels et sera axé sur les résultats. On y trouvera une description détaillée de plusieurs éléments majeurs. Il présentera ainsi le contexte mondial sur lequel se fondent nos résultats, notamment des cadres tels que le GANP et le GASP. Le plan tiendra aussi compte des difficultés et des possibilités qui se présentent à nous, ainsi que de nos priorités et des réalisations que nous souhaitons concrétiser d'ici à la fin du triennat. Il est important que tous ces éléments s'accompagnent de cibles complètes et claires.

Afin d'assurer une mise en œuvre efficace, nous avons mis au point un cadre global de suivi des performances qui complète le plan d'activités et comprend des indicateurs de performance clés conformes à nos cibles. Nous menons des examens réguliers car nous sommes conscients qu'un suivi étroit des résultats obtenus à court terme est essentiel pour accomplir les progrès à long terme décrits dans notre plan stratégique dans le domaine de l'aviation. Cette méthode nous permet de suivre les progrès, de procéder à des ajustements en temps utile et de maintenir une dynamique à hauteur de nos ambitions.

Alors que nous poursuivons notre action, dotés de ce nouveau Plan stratégique à long terme, n'oublions pas que ce travail qui consiste à connecter le monde ne bénéficie pas uniquement à notre secteur mais à la communauté mondiale. L'avenir de la connectivité aérienne est prometteur, et il suppose un effort et un engagement collectifs.

Avant de conclure, j'aimerais prendre quelques instants pour mettre à l'honneur les contributions inestimables des membres de la Commission de navigation aérienne, qui célèbre d'ailleurs cette année son 75^e anniversaire. Votre expertise, votre dévouement et l'énergie que vous avez dépensée sans compter afin d'élaborer et de perfectionner des politiques et des normes et pratiques recommandées en matière de navigation aérienne jouent un rôle décisif dans la forme que prendra l'aviation mondiale. Votre travail est l'élément fondamental sur lequel reposent de nombreuses initiatives que nous examinerons au fil de la Conférence, et je vous remercie du fond du cœur pour l'engagement sans faille dont vous faites preuve au service de l'excellence.

Je tiens également à adresser mes sincères remerciements à nos collègues du Secrétariat. La réussite de cette conférence ne serait pas envisageable sans votre diligence, votre expertise et les innombrables heures que vous avez consacrées aux préparatifs. Grâce à votre engagement à l'égard de la mission de l'OACI et à vos efforts inlassables en coulisses, nous sommes en mesure de relever les défis complexes auxquels est confrontée l'aviation mondiale. Je vous remercie de votre dévouement et de votre travail acharné.

Je vous suis aussi reconnaissant d'avance de votre participation active à cette conférence, car vous avez un rôle important à jouer.

8. PRIX WALTER-BINAGHI DE LA COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE DE L'OACI

8.1 Le 18 juin 1998, la Commission de navigation aérienne (ANC) a créé le prix de la Commission de navigation aérienne de l'OACI, qui est devenu par la suite le prix Walter-Binaghi de la Commission de navigation aérienne de l'OACI, en reconnaissance de la contribution de M. Binaghi pendant les huit années où il a été premier président de l'ANC. Le prix, qui est décerné tous les deux ans, a été remis à dix personnes en reconnaissance de leurs contributions au mandat de la Commission afin de promouvoir la sécurité, l'efficacité et la capacité en aviation civile.

8.2 Le dixième prix Walter-Binaghi de la Commission de navigation aérienne de l'OACI a été décerné par le Président de la Commission de navigation aérienne à M. John Mettrop, dont la candidature a été proposée par le Royaume-Uni, pour sa contribution aux travaux de la Commission afin de renforcer la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile internationale, dans le cadre de sa participation aux travaux du Groupe d'experts en gestion du spectre de fréquences de la Commission. Le prix a aussi permis de reconnaître sa contribution extraordinaire à l'aviation civile par la promotion active et la défense des ressources limitées du spectre de fréquence aéronautique, qui est essentiel à la fourniture de services sûrs et efficaces de communications, de navigation et de surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM).

8.3 Le lauréat s'est vu remettre un certificat et une statuette, réplique de la sculpture en bronze, Vuelo (vol), dessinée par Leonardo Nierman et offerte par le Mexique, qui est placée au centre de la salle de la Commission de navigation aérienne, au siège de l'OACI.

9. Allocution de clôture

ORDRE DU JOUR DE LA CONFÉRENCE

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

- 1.1 : Révision de l'ordre des priorités dans le plan d'activités 2023-2025 de l'OACI
- 1.2 : Alignement stratégique des plans mondiaux en vue de l'amélioration de la performance
- 1.3 : Évolution de la Commission technique de l'Assemblée de l'OACI

Point 2 : Utilisation des nouvelles technologies dans de bonnes conditions de sécurité et de façon opportune

- 2.1 : Évolution des technologies d'aéronefs à l'appui du LTAG
- 2.2 : Gestion des risques de sécurité liés aux évolutions technologiques de l'aviation
- 2.3 : Édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

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
- 3.2 : Abandon progressif des anciens systèmes
- 3.3 : Huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

Point 4 : Hyperconnectivité du système de navigation aérienne

- 4.1: Concept d'aéronef connecté et difficultés connexes
- 4.2 : Cybersécurité et résilience des systèmes d'information

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AAM	Mobilité aérienne avancée
ACI	Conseil international des aéroports
AIS	Service d'information aéronautique
ANP	Plan de navigation aérienne
ANS	Services de navigation aérienne
ANSP	Fournisseur de services de navigation aérienne
AOC	Contrôle d'exploitation aéronautique
ASBU	Mise à niveau par blocs du système de l'aviation
ASECNA	Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
ATAG	Groupe d'action du transport aérien
ATCO	Contrôleur de la circulation aérienne
ATFM	Gestion des courants de trafic aérien
ATM	Gestion du trafic aérien
ATS	Services de la circulation aérienne
CAEP	Comité pour la protection de l'environnement en aviation
CAFAC	Commission africaine de l'aviation civile
CANSO	Organisation des services de navigation aérienne civile
CCT	Équipe de coordination des mesures d'exception
CEAC	Conférence européenne de l'aviation civile
CLAC	Commission latino-américaine de l'aviation civile
CMA	Méthode de surveillance continue
CNS	Communications, navigation et surveillance
COCESNA	Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale
CSIRT	Équipe d'intervention en cas d'atteinte à la sécurité informatique
CST	Transport spatial commercial
DME	Dispositif de mesure de distance
ESA	Agence spatiale européenne
EUROCONTROL	Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
eVTOL	aéronef électrique à décollage et atterrissage verticaux
FF-ICE	vols et courants de trafic — Informations pour un environnement collaboratif
FRA	Espace aérien avec libre choix de routes

FUA	Utilisation flexible de l'espace aérien
GANP	Plan mondial de navigation aérienne
GAPPRE	Plan d'action mondial pour la prévention des sorties de piste
GAPPRI	Plan d'action mondial pour la prévention des incursions sur piste
GASeP	Plan mondial pour la sûreté de l'aviation
GASP	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
GBAS	Système de renforcement au sol
GNSS	Système mondial de navigation par satellite
GRSAP	Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes
HAO	Exploitation de l'espace aérien supérieur
IATA	Association du transport aérien international
IBAC	Conseil international de l'aviation d'affaires
ICCAIA	Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales
IFALPA	Fédération internationale des associations de pilotes de ligne
IFATCA	Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne
IFATSEA	Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne
ILS	système d'atterrissage aux instruments
iPack	Trousse de mise en œuvre
ISASI	Association internationale des enquêteurs de la sécurité aérienne
ITF	Fédération internationale des ouvriers du transport
KPI	Indicateur de performance clé
LTAG	Objectif ambitieux à long terme
MISP	Plateforme d'échange d'informations sur les logiciels malveillants
NACC	Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes
NGAP	Prochaine génération de professionnels de l'aviation
ONU	Organisation des Nations Unies
PANS	Procédures pour les services de navigation aérienne
PBN	Navigation fondée sur les performances
PFA	Domaine d'intervention prioritaire
PIRG	Groupe régional de planification et de mise en œuvre
PQ	Question de protocole
RFI	Brouillage radiofréquence
SAM	Amérique du Sud

SARP	Normes et pratiques recommandées
SBAS	Système de renforcement satellitaire
	Services de la circulation aérienne numériques
SMS	Système de gestion de la sécurité
SSPIA	Évaluation de la mise en œuvre du programme national de sécurité
SWIM	Gestion de l'information à l'échelle du système
TBO	Opération basée sur trajectoire
UAS	Système d'aéronef non habité
UIT	Union internationale des télécommunications
UNOOSA	Bureau des affaires spatiales de l'Organisation des Nations Unies
USOAP	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité
UTM	Gestion du trafic de systèmes d'aéronef non habité
VHF	Très haute fréquence
VOR	Radiophare omnidirectionnel VHF

RÉSUMÉ DES SÉANCES D'INFORMATION

Les séances d'information, tenues le 26 août 2024, visaient à rendre les délibérations plus productives et plus efficaces durant la Conférence et à répondre aux demandes des États membres et des organisations internationales, reçues au cours de la consultation sur la nécessité de tenir la Conférence (voir la lettre ST 15/1-23/12 du 10 juillet 2023), de faire le point sur un certain nombre de sujets. Ces séances avaient pour objet de fournir :

- a) des informations utiles sur le déroulement de la Conférence ;
- b) d'autres informations générales contextualisant les sujets qui seront examinés pour étayer les débats ciblés pendant la Conférence ;
- c) des informations actualisées sur les travaux menés dans les domaines d'intervention prioritaires qui n'ont pas atteint la maturité nécessaire pour être examinés pendant la Conférence.

Séances d'information

- PPT 01 : Attentes et objectifs associés à la Conférence AN-Conf/14
- PPT 02 : Introduction à la révision des priorités relatives aux activités, aux domaines d'intervention prioritaires et au plan stratégique à long terme de l'OACI
- PPT 03 : Informations générales sur les programmes des travaux de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne
- PPT 04 : Travaux en cours relatifs à la décision prise par l'Assemblée à sa 41^e session concernant le processus d'élaboration des normes
- PPT 5 : Évolution du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA)
- PPT 06 : Travaux en cours relatifs au passage du nord magnétique au nord vrai
- PPT 07 : Travaux en cours relatifs à la mise à jour du Concept opérationnel d'ATM mondiale (Doc 9854)
- PPT 08 : Travaux en cours relatifs à l'exploitation de l'espace aérien supérieur (HAO)
- PPT 09 : Travaux en cours relatifs à la mobilité aérienne avancée (AAM), aux systèmes d'aéronef non habité (UAS) et à la gestion de la circulation d'UAS (UTM)
- PPT 10 : Travaux en cours relatifs à l'Équipe spéciale sur les systèmes CNS intégrés et le spectre radioélectrique (ICNSS-TF)
- PPT 11 : Travaux en cours sur les performances humaines dans les différents domaines de l'aviation

Les séances d'information et les présentations connexes sont disponibles sur le site web de la Conférence de navigation aérienne : <https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Pages/presentations.aspx>