



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 34 : Sécurité de l'aviation et politique de navigation aérienne

ACTUALISATION DU GANP

(Note présentée par la Slovaquie au nom de l'Union européenne, de ses États membres¹ et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile², et par EUROCONTROL)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le GANP et le processus de son actualisation sont des outils indispensables pour faciliter une évolution de l'ATM opportune, interopérable et harmonisée fondée sur les performances. L'édition 2016 du GANP comprend un certain nombre d'améliorations qui sont entièrement entérinées. Il est proposé d'apporter certaines autres améliorations à la prochaine édition du GANP en vue de le faire évoluer vers un cadre de planification stratégique axé sur les performances, en interaction avec les programmes régionaux de développement et de mise en œuvre.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à demander à l'OACI, en vue de la prochaine édition du GANP :

- à formuler des objectifs de performance à l'échelle mondiale et une vision de l'ATM mondiale en accord avec le *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (Doc 9854) ;
- à améliorer encore davantage l'harmonisation et la complémentarité entre le GASP et le GANP, tout en reconnaissant que chacun doit constituer un document indépendant ;
- à étoffer davantage l'architecture de l'ATM mondiale, en vue d'améliorer la compréhension de l'interdépendance entre les modules et les éléments du GANP ;
- à identifier au sein du GANP les améliorations nécessaires fondées sur une liste de critères convenus ;
- à redoubler d'efforts afin d'assurer la stabilité des dispositions de l'OACI et le cycle de vie du GANP en y apportant des mises à jour mineures tous les trois ans et majeures tous les six ans, selon les besoins.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte à tous les Objectifs stratégiques.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées par la présente note seront entreprises sous réserve de la disponibilité des ressources prévues dans le budget du Programme ordinaire 2017-2019 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 10007, <i>Rapport de la douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12)</i> Doc 9854, <i>Concept opérationnel d'ATM mondiale</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> (édition 2016 proposée à l'Assemblée)

1. INTRODUCTION

1.1 Le *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (Doc 9854) définit les cibles de l'évolution de l'ATM. L'une des caractéristiques clés du concept mondial réside dans la collaboration, l'harmonisation et l'intégration des composantes de l'ATM. Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) précise les étapes d'amélioration opérationnelle à franchir afin de mettre en œuvre le concept mondial qui se traduira par des améliorations des performances.

1.2 L'édition 2016 du GANP, qui représente une amélioration notable, reçoit un appui solide. L'édition de 2019 devrait aller plus loin dans la voie d'une approche basée sur les performances, en incorporant les améliorations concrètes présentées ci-après.

2. ANALYSE

2.1 *Performance et vision*

2.1.1 Afin de fournir des orientations et un cadre de gestion des performances au niveau national/régional ainsi qu'une justification du contenu des éléments indicatifs sur la mise en œuvre des dispositions de l'OACI relatives aux modules et éléments du GANP, il est proposé de formuler et d'incorporer au plan une série limitée (3-4) d'objectifs de performance mondiaux non contraignants liés à l'évolution prévue du trafic aérien et à ses flux à l'échelle mondiale. Ces objectifs devraient être accompagnés d'indicateurs mesurables pour susciter de bonnes habitudes en matière de comptes rendus.

2.1.2 En s'appuyant sur ces objectifs de performance, il faudrait préciser en outre dans le GANP un cadre et une orientation par rapport à une vision mondiale pour 2040, en exposant sur une ou deux pages la principale trajectoire évolutive. Les objectifs de performance et la vision globale ajouteront à la valeur stratégique du GANP, de ses feuilles de route sur la normalisation et la mise en œuvre, et viendront soutenir les plans de mise en œuvre des régions et des États.

2.1.3 Les améliorations spécifiées dans les modules et les éléments du GANP sont réalisées grâce aux investissements consentis par les parties prenantes, investissements qui dans la plupart des cas doivent être justifiés en démontrant les avantages de performance de manière mesurable et chiffrée. La performance opérationnelle devient donc le principal moteur ; il faut ainsi choisir l'amélioration adaptée pour répondre à un besoin en matière de performance ou combler une lacune anticipée. À cette fin, il est indispensable de dégager d'abord une bonne compréhension commune des besoins et des causes des lacunes. Les améliorations opérationnelles devraient produire un changement réel sur ces causes et on peut se servir de diagrammes d'influence pour faciliter le processus et visualiser les relations de cause à effet. Il est proposé d'élaborer ces diagrammes et de les inclure dans le GANP, en positionnant les modules/éléments à l'aide de ces modèles.

2.2 *Alignement GASP – GANP*

2.2.1 Le GASP et le GANP sont des documents complémentaires : l'objectif du GANP est de planifier l'évolution de l'ATM vers le concept mondial afin de réaliser les objectifs de performance (y compris la sécurité), alors que le GASP précise essentiellement le cadre global de sécurité, dont les méthodes et principes à appliquer. Il est possible d'améliorer la complémentarité de ces deux documents en assurant la cohérence de la vision et des objectifs, et par un meilleur recoupement des références et l'alignement du volet « sécurité » de l'ATM : les objectifs de performance du GANP devraient notamment comprendre l'objectif de sécurité dans la gestion du trafic aérien en tant que domaine de performance et indicateur clés de première importance.

2.2.2 S'agissant des modules et des éléments qui s'attachent à la sécurité, il y aurait une plus grande cohérence entre les deux documents si le GASP abordait les méthodes, la culture et les mesures en lien avec l'objectif de performance de la sécurité ATM et si le GANP précisait le plan d'améliorations nécessaires pour atteindre les objectifs de performance.

2.2.3 Il est recommandé, dans le contexte de l'évolution future de ces plans, d'introduire une façon plus systématique d'aborder les aspects sécurité de chaque module, tout en insistant davantage sur la performance en matière de sécurité. Cette amélioration permettra aux États et aux organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) de mieux préparer et ajuster leurs plans de sécurité nationaux et/ou régionaux.

2.3 *Architecture logique mondiale*

2.3.1 La description initiale des interactions entre les composantes du concept mondial contenue dans l'édition 2016 du GANP est très favorablement accueillie. Sachant que le système ATM actuel est un dispositif complexe, un système des systèmes, caractérisé par de nombreuses interdépendances et interactions entre plusieurs acteurs, la transition vers la mise en œuvre du concept exigera, sur le plan technique, d'élaborer en partenariat des orientations spécifiques, fondées sur une vision architecturale détaillée et facile à comprendre du concept mondial.

2.3.2 Il arrive souvent que les améliorations à l'ATM produisent des effets/incidences dans plusieurs domaines qu'il faut bien saisir lors du processus de développement et de validation. L'on sait aussi que le cadre actuel de réglementation et de normalisation est à l'image de la complexité décrite ci-dessus. Afin de surmonter ce problème, tout en permettant d'assurer la qualité et l'uniformité de toutes les normes et règlements, il faut créer une architecture de la vision et des objectifs bien comprise de tous.

2.3.3 La gestion dynamique de l'harmonisation et de la collaboration suppose une gestion de la complexité inhérente et croissante de la transition vers le système mondial d'ATM, en tant que système des systèmes. L'introduction dans l'édition 2016 du GANP d'une description de (très) haut niveau de l'architecture du système est un premier pas visant à articuler la vision du concept mondial. Sans être un objectif en soi, l'architecture du système est nécessaire afin de gérer la complexité du changement grâce à la compréhension et la gestion des interdépendances entre les modules/éléments du GANP, le GASP et les différents domaines/secteurs du système de l'aviation. Il est proposé que la prochaine version de l'architecture d'ATM mondiale soit élaborée en fonction de cet objectif.

2.4 *Recensement des améliorations essentielles*

2.4.1 L'édition 2016 du GANP contient notamment les spécifications des modules et éléments ayant tous trait à la mise en œuvre des améliorations à l'échelle locale, régionale ou mondiale. Certains de ces modules/éléments exigent une coordination mondiale pour des raisons d'harmonisation, d'interopérabilité mondiale et/ou d'économies d'échelle. FICE, TBO, SWIM et ACAS sont des exemples d'améliorations essentielles. Il est proposé, à titre de solution de rechange à la notion de démarche minimale (telle qu'introduite dans l'édition 2016 du GANP), d'inclure dans la prochaine édition une série de critères clairs d'élaboration et de mise en œuvre fondées sur les performances. Il faudrait ainsi indiquer les modules/éléments du GANP constituant l'épine dorsale mondiale de l'ATM qui répond aux besoins régionaux et mondiaux.

2.5 *Cycle de vie global du GANP*

2.5.1 Le GANP et ses actualisations aiguillent les processus et programmes nationaux/régionaux qui sont axés sur le cycle de vie complet des améliorations de la performance de l'ATM, autrement dit sur la définition, le développement, la validation et la mise en œuvre de ses améliorations opérationnelles. De grands programmes régionaux, tels que SESAR, NextGen et d'autres encore, définissent les plans directeurs et de mise en œuvre ; ils organisent les activités d'application et assurent le compte rendu et le suivi appropriés des résultats. Les bureaux régionaux de l'OACI élaborent et tiennent à jour les plans régionaux de navigation aérienne. Les organisations de normalisation élaborent les normes de l'industrie. Les États et les RSOO doivent actualiser leurs exigences en matière de supervision et de certification afin de permettre une mise en œuvre sûre et opportune. Les industries telles que les constructeurs de cellules, les fabricants d'avionique et l'ATM au sol participent au processus ci-dessus et réagissent en élaborant des plans de développement et de nouvelles exigences visant leurs produits respectifs. Ce sont là des activités qui, pour demeurer efficaces et efficientes, ne doivent pas être fréquemment perturbées par les actualisations du GANP. Il est donc important de faire en sorte que le cycle de vie du GANP soit de nature à permettre aux initiatives, processus et programmes actuels de modernisation de demeurer alignés sur le plan pratique.

2.5.2 Il est proposé de planifier, selon qu'il convient, des mises à jour majeures/significatives au minimum tous les six ans et des mises à jour mineures au minimum tous les trois ans. Pour mieux porter la gestion du changement et la stabilité, il est proposé d'introduire dans le GANP différents niveaux de détail, le plus haut étant un document analytique qui présente les objectifs de performance, la vision et les plans de haut niveau. Les autres niveaux contiennent des renseignements plus détaillés qui peuvent être mis à jour plus fréquemment et qui devraient être appuyés par des outils de gestion de l'information.

2.5.3 La fréquence d'actualisation des dispositions de l'OACI devrait également permettre aux États, aux régions et à l'industrie d'assurer une mise en œuvre satisfaisante. Le nombre toujours croissant de dispositions de l'OACI suscite des inquiétudes au sujet de la pérennité à long terme du cadre de ses activités. La douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12) [RC.1/1 e)] ainsi que de nombreuses résolutions adoptées par l'Assemblée (la dernière en date : A38-11) ont déjà mentionné la nécessité d'assurer la stabilité. L'OACI est invitée à redoubler d'efforts afin de stabiliser le corpus de ses dispositions.