



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 26 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

COHÉRENCE ENTRE LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES DE L'OACI

(Note présentée par le Qatar)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Plan d'activités de l'OACI établit cinq objectifs stratégiques et priorités de vaste portée qui orientent les activités de l'Organisation et permettent aux États membres de bâtir un réseau de transport aérien sûr, sécurisé, efficace, économiquement viable et respectueux de l'environnement. Seuls trois de ces cinq objectifs stratégiques sont appuyés par des plans mondiaux et des feuilles de route connexes. Ces plans et feuilles de route connexes [c'est-à-dire le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)] servent de plan d'action pour aider la communauté aéronautique à atteindre les objectifs du plan grâce à un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes concernées. Il est par conséquent recommandé que l'OACI assure la cohérence entre les plans mondiaux, les feuilles de route connexes et les objectifs stratégiques de l'OACI, en élaborant les plans mondiaux restants, et en mettant l'accent sur l'importance de lier ces plans au Plan d'activités de l'OACI.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à demander au Conseil et au Secrétariat :

- d'élaborer des plans mondiaux et des feuilles de route connexes pour les objectifs stratégiques *Protection de l'environnement* et *Développement économique du transport aérien* afin d'assurer la cohérence entre tous les objectifs stratégiques ;
- de lier les plans mondiaux au Plan d'activités de l'OACI.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Financement au moyen des ressources budgétaires existantes.
<i>Références :</i>	Plan d'activités de l'OACI pour 2017-2019 Projet de Plan d'activités de l'OACI pour 2020-2022 Doc 10004, <i>GASP-2020-2022</i> Doc 9750, <i>AN/963</i>

1. INTRODUCTION

1.1 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est une institution spécialisée des Nations Unies (ONU), établie par les États en 1944 pour gérer l'administration et la gouvernance de l'aviation civile internationale tel que mandaté par la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago, 1944).

1.2 Guidée par sa vision de réaliser la croissance durable du système d'aviation civile mondial et par sa mission constante visant à appuyer et à favoriser un réseau de transport aérien mondial qui répond aux besoins en matière de développement économique et social et aux besoins plus larges de connectivité des entreprises et des passagers du monde entier, ou qui les dépasse, et reconnaissant la nécessité évidente d'anticiper et de gérer le doublement prévu de la capacité du transport aérien mondial d'ici 2030, sans effets néfastes inutiles sur la sécurité du système, l'efficacité, le confort ou la performance environnementale, l'OACI a établi son Plan d'activités, qui fixe cinq objectifs stratégiques et priorités de grande portée pour orienter les activités de l'Organisation afin d'aider les États membres à bâtir un réseau de transport aérien sûr, sécurisé, efficace, économiquement viable et respectueux de l'environnement.

2. ANALYSE

2.1 Le Plan d'activités de l'OACI pour 2017-2019, qui a été entériné par la 39^e session de l'Assemblée, met l'accent sur dix (10) priorités clés pour faire progresser la réalisation des 15 résultats escomptés afférents aux cinq objectifs stratégiques de l'Organisation : sécurité, capacité et efficacité de la navigation aérienne, sûreté et facilitation, développement économique du transport aérien et protection de l'environnement, lesquels sont conçus pour servir l'aviation civile mondiale et les États membres.

2.2 Le Plan d'activités de l'OACI pour 2017-2019, qui a été lié aux Objectifs de développement durable de l'ONU (13 des 17 Objectifs sont liés aux cinq objectifs stratégiques de l'OACI), a été présenté au Conseil et publié en septembre 2016 pour examen par la 39^e session de l'Assemblée. Le Plan d'activités a été actualisé par la suite pour intégrer, entre autres, de nouvelles cibles, de nouvelles questions émergentes et des indicateurs clés de la performance organisationnelle. Le Plan d'activités de l'OACI pour 2020-2022 suit une approche de gestion axée sur les résultats et utilise la même structure que le Plan d'activités actuel, c'est-à-dire qu'il s'appuie sur la vision, la mission et les cinq objectifs stratégiques de l'Organisation, ainsi que sur les 10 priorités clés correspondantes pour faire progresser la réalisation des 15 résultats attendus afférents aux objectifs stratégiques ainsi que les 10 résultats attendus relativement aux stratégies de soutien.

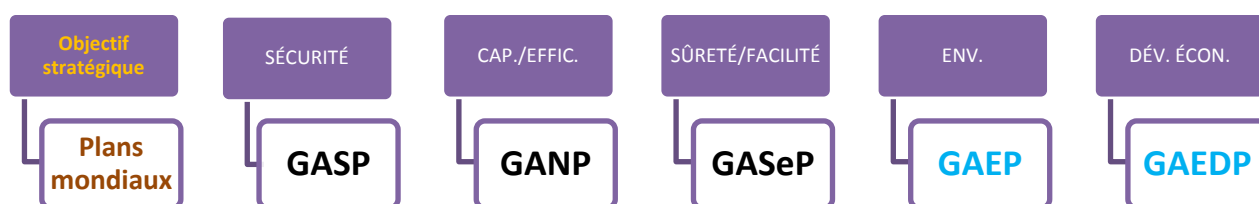
2.3 De plus, l'OACI produit des plans mondiaux et des feuilles de route connexes pour coordonner les progrès stratégiques multilatéraux pour la sécurité (GASP), la navigation aérienne (GANP) et la sûreté (GASeP) ; suit et rend compte des indicateurs de performance du secteur du transport aérien ; et effectue des audits des capacités de supervision de l'aviation civile des États dans les domaines de la sécurité et de la sûreté. La feuille de route sert de plan d'action visant à aider la communauté aéronautique à atteindre les objectifs énoncés dans le Plan grâce à un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes concernées.

2.4 Les plans mondiaux constituent l'assise sur laquelle les États, l'industrie et d'autres parties prenantes peuvent s'appuyer pour collaborer en visant un objectif partagé et commun de renforcement de l'aviation dans le monde entier. Ces plans et feuilles de route connexes ont prouvé leur utilité pour la communauté aéronautique et elles jouent un rôle essentiel dans le développement du transport aérien international. Toutefois, seuls trois des cinq objectifs stratégiques sont appuyés par des

plans mondiaux et les feuilles de route connexes, ce qui peut avoir des répercussions sur les deux objectifs stratégiques restants, et sur le développement d'un système d'aviation civile sain et viable économiquement, et ralentir les progrès attendus du point de vue de la protection de l'environnement en aviation.

2.5 L'OACI devrait par conséquent assurer la cohérence entre les plans mondiaux, les feuilles de route connexes et les objectifs stratégiques de l'OACI, en n'oubliant pas de souligner l'importance de lier ces plans mondiaux au Plan d'activités de l'OACI.

Proposition de diagramme sur la cohérence entre les objectifs de sécurité de l'OACI



GASP : Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde ; **GANP** : Plan mondial de navigation aérienne ; **GAsEP** : Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde ; **GAEP** : Plan mondial environnemental de l'aviation ; **GAEDP** : Plan mondial de développement économique de l'aviation.

2.6 L'OACI pilote des programmes universels d'audits des capacités de supervision de l'aviation civile des États dans les domaines de la sécurité et de la sûreté. Ces programmes évaluent si l'État a mis en œuvre de façon effective et cohérente les Normes et pratiques recommandées de l'OACI (SARP) ainsi que les procédures et les éléments indicatifs associés et expriment en pourcentage la mise en œuvre effective de ces normes par l'État. Le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP CMA) couvre les Annexes 1 à 18 de l'OACI, à l'exception des Annexes 9 et 17 qui sont couvertes par le Programme universel d'audit de sûreté (USAP).

2.7 Étant donné les recommandations faites par le groupe d'experts concernant un examen structuré de l'USOAP CMA (GEUSR) (réf. AN-Conf/13-WP/21), dont l'une visait à exclure de l'USOAP CMA les questions d'audit qui font référence à l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, il peut être utile d'élaborer un programme d'évaluation particulier pour la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 16, y compris les volumes récemment publiés. La mise en œuvre effective couvrant le programme mondial de protection de l'environnement en aviation pourrait compléter les domaines de la sécurité et de la sûreté. Ce programme pourrait être lié dans le futur au Plan mondial environnemental de l'aviation (GAEP).

3. CONCLUSION

3.1 L'élaboration de plans d'aviation mondiaux et de feuilles de route connexes selon une approche cohérente améliorerait les résultats de l'OACI pour ce qui est de la mise en œuvre de sa vision, de sa mission, et de ses objectifs et buts stratégiques.