



NOTE DE TRAVAIL

**RÉUNION RÉGIONALE SPÉCIALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (RAN)
AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)**

Durban (Afrique du Sud), 24 – 29 novembre 2008

Point 3 : Aperçu du *Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique*, du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et du Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) (Comité général)

**APERÇU DU PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE (GANP) ET DU
PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASP)**

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note donne un aperçu du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), car ils seront utilisés en parallèle avec le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique comme base pour les travaux de la réunion.

La suite à donner par la réunion figure au § 3.

1. INTRODUCTION

1.1 Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

1.1.1 Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) décrit une stratégie pour tirer parti de la gestion du trafic aérien (ATM) à court et à moyen terme en se fondant sur les possibilités actuelles et prévues des aéronefs et de l'infrastructure ATM. Il contient des indications sur les améliorations qu'il faut apporter à l'ATM pour assurer une transition uniforme au système ATM envisagé dans le *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (Doc 9854). Compte tenu du GANP, la planification devrait être axée sur des objectifs de performance précis s'appuyant sur un ensemble d'« initiatives du Plan mondial » (GPI). Les États et les régions devraient choisir les initiatives qui leur permettront de concrétiser les objectifs de performance (déterminés par un processus analytique) propres à leurs besoins particuliers ou à ceux d'une zone ATM homogène ou d'un grand courant de trafic.

Programmes de travail qui permettent de concrétiser les objectifs de performance

1.1.2 Le GANP décrit une méthode pour mettre en relief les écarts de performance du système et formuler des objectifs de performance. Les GPI sont évaluées en fonction de ces écarts et objectifs afin de déterminer celles qui permettront le mieux d'apporter les améliorations opérationnelles nécessaires

pour répondre aux objectifs de performance. Ce processus de planification se poursuit avec l'établissement de plans d'action de gestion pour les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et de plans d'action nationaux (cf. WP/5), ce qui comprend des analyses coûts-avantages de divers scénarios et une première définition des besoins en matière d'infrastructure.

1.1.3 Le processus de planification décrit dans l'actuel GANP est tiré du modèle de planification présenté dans la version précédente du Plan mondial, qui constituait une étape de l'évolution vers un système ATM mondial. Les plans détaillés actuels sont à des degrés différents de mise en œuvre. Certains d'entre eux ont déjà défini des objectifs de performance. Le processus de planification révisé, avec ses outils de planification, contribuera à faire avancer les travaux et fournira les orientations nécessaires pour mener à bien le processus de transition.

1.1.4 Les programmes de travail doivent être élaborés sur la base de l'expérience acquise et des leçons apprises au cours du cycle précédent du processus de mise en œuvre des systèmes CNS/ATM. Le GANP vise donc surtout à maintenir une harmonisation mondiale cohérente et à améliorer l'efficacité de la mise en œuvre en tirant parti des capacités actuelles de l'infrastructure et des mises en œuvre régionales qui donnent de bons résultats à court et à moyen terme.

Outils de planification

1.1.5 Le GANP est assorti de divers outils de planification (applications logicielles, documents de planification, formulaires de compte rendu sur le web, outils de gestion des projets, etc.). Les États et les PIRG qui envisagent de mettre en œuvre des initiatives utiliseront les modèles de programme communs des outils de planification pour établir les objectifs de performance et les calendriers de mise en œuvre ainsi que pour élaborer un programme et un calendrier détaillés des activités de planification nécessaires à la réalisation des travaux requis par ces initiatives. Les outils de planification fourniront également des liens avec les éléments indicatifs et les documents pertinents afin d'aider le planificateur tout au long du processus de planification, ce qui contribuera à uniformiser la mise en œuvre des initiatives. L'Appendice A décrit le processus de planification déjà en place ainsi que les liens et les interactions entre les divers organismes et documents de planification.

Construction d'un système ATM fondé sur le concept opérationnel

1.1.6 Le système ATM mondial recherché sera réalisé de façon évolutive par la mise en œuvre de nombreuses initiatives sur une période de plusieurs années. L'ensemble d'initiatives présenté dans la version actuelle du GANP vise à faciliter et à harmoniser les travaux régionaux en cours et, à court et à moyen terme, à apporter aux exploitants d'aéronefs les avantages dont ils ont besoin. L'OACI continuera à élaborer de nouvelles initiatives fondées sur le concept opérationnel qui sera incorporé dans le Plan mondial. Les initiatives doivent dans tous les cas permettre d'atteindre les objectifs mondiaux fondés sur le concept opérationnel. Les activités de planification et de mise en œuvre commencent donc par l'application des procédures, des processus et des capacités disponibles. Elles progressent ensuite vers l'application de procédures, de processus et de capacités en développement pour finalement arriver au système ATM fondé sur le concept opérationnel.

1.2 Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

1.2.1 L'objectif du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) est de réduire le risque d'accident pour l'aviation civile en fournissant un cadre de référence commun à l'ensemble des parties prenantes afin de permettre une approche plus proactive de la sécurité de l'aviation et d'aider à coordonner et à orienter les politiques et initiatives de sécurité à l'échelle mondiale. Au niveau de l'OACI, le GASP définit la méthodologie et l'orientation nécessaires pour mettre en œuvre l'Objectif

stratégique de l'Organisation en matière de sécurité. Il sera utilisé pour planifier les initiatives de sécurité, en établissant l'ordre de priorité et mesurer leurs résultats.

1.2.2 La première version du GASP a été réalisée en 1997 par l'officialisation d'une série de conclusions et de recommandations formulées au cours d'une réunion informelle de la Commission de navigation aérienne et de l'industrie. Le plan a été utilisé pour orienter le programme des travaux techniques de l'Organisation et en établir les priorités. Jusqu'en 2005, il a fait l'objet d'actualisations régulières visant à en maintenir la pertinence.

1.2.3 En mai 2005, une autre réunion de la Commission de navigation aérienne et de l'industrie a établi la nécessité d'un plan plus large qui servirait de cadre de référence commun non seulement à l'OACI, mais aussi à toutes les parties prenantes. Un nouveau Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde a donc été élaboré.

1.2.4 Le GASP est fondé sur les principes suivants :

- a) *Participation de toutes les parties prenantes* : Une approche proactive de la sécurité de l'aviation nécessite la participation de toutes les parties prenantes concernées. Il faut aussi veiller à ce que les initiatives de sécurité se déroulent dans un cadre commun afin de garantir la cohérence des objectifs et d'éviter les doubles emplois. Le GASP a ceci d'important qu'il intègre la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde mise au point à la demande et avec l'appui de l'OACI par le Groupe de l'industrie pour la stratégie de la sécurité (Airbus, Boeing, Conseil international des aéroports, Civil Air Navigation Services Organization, Association du transport aérien international, Fédération internationale des associations de pilotes de ligne et Flight Safety Foundation).
- b) *Initiatives en matière de sécurité dans le monde (GSI)* : Le GASP définit 12 GSI qui appuient la mise en œuvre de l'Objectif stratégique de l'OACI en matière de sécurité. Chaque initiative utilise un ensemble de meilleures pratiques, de paramètres et de degrés de maturité définis dans la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde afin de garantir que la mise en œuvre tire pleinement parti de l'expérience collective de la communauté aéronautique et que les progrès sont mesurés d'une manière transparente et cohérente.
- c) *Processus de planification* : L'objectif du processus de planification est d'obtenir un plan d'action élaboré en collaboration qui définit, aux niveaux régional, sous-régional et national, les activités précises qui devraient être menées pour améliorer la sécurité.

1.3 Cohérence du processus de planification mondiale de l'OACI

1.3.1 Le GASP suit une démarche et une philosophie qui cadrent avec le *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750). Les deux plans, qui ont été formulés en étroite collaboration avec l'industrie et avec sa participation active, fournissent un cadre commun qui garantit que les initiatives régionales, sous-régionales, nationales et individuelles sont coordonnées en vue de la mise en œuvre d'un système d'aviation civile internationale harmonisé, sûr et efficace.

1.4 Résolution sur la planification mondiale en matière de sécurité et d'efficacité

1.4.1 Au fil des ans, l'OACI a élaboré le GASP et le GANP, qui constituent les plans de haut niveau que l'OACI, les États et l'industrie utilisent pour appuyer les initiatives visant à renforcer la

sécurité et l'efficacité du système aéronautique mondial. À sa 36^e session, l'Assemblée de l'OACI a décidé (cf. A36-7 : Planification *mondiale de l'OACI en matière de sécurité et d'efficacité*) (<http://www.icao.int/icao/en/assembl/a36/docs/index.html>) qu'entre autres, « ces plans mondiaux constitueront le cadre dans lequel les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux de mise en œuvre seront élaborés et exécutés, ce qui garantira l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité et l'efficacité de l'aviation civile internationale. »

2. CONCLUSION

2.1 Le GANP et le GASP constituent un cadre de référence commun pour l'ensemble des acteurs, qui vise à permettre une approche non seulement cohérente et intégrée mais aussi proactive de la planification dans les domaines de l'efficacité et de la sécurité de l'aviation ainsi qu'à faciliter la coordination d'un programme mondial pour les travaux de l'OACI dans ces domaines. Les deux plans devraient servir de base aux travaux de la présente réunion.

3. SUITE À DONNER

3.1 La réunion est invitée à prendre note des travaux que l'OACI a réalisés afin d'harmoniser la planification mondiale dans les domaines de la sécurité et de l'efficacité et à utiliser le GANP et le GASP comme base pour ses travaux dans ces domaines.

— FIN —