

ORGANISATION DE L'AVIATION
CIVILE INTERNATIONALE



QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 26 août – 6 septembre 2024

RAPPORT

Approuvé par la Conférence et
publié sous l'autorité du Secrétaire général

MONTREAL

2024

ORGANISATION DE L'AVIATION
CIVILE INTERNATIONALE



QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 26 août – 6 septembre 2024

RAPPORT

Approuvé par la Conférence et
publié sous l'autorité du Secrétaire général

MONTREAL

2024

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Doc 10209, *Rapport de la quatorzième Conférence de navigation aérienne*

Commande n° : 10209
ISBN 978-92-9275-610-9

© OACI 2024

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

**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-12
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	1-1
1.1/2 Résilience du système de navigation aérienne	1-4
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	1-5
1.3/1 Évolution de la Commission technique de l'Assemblée de l'OACI	1-7
2.1/1 Mise au point de technologies d'aéronefs contribuant à la réalisation de l'objectif à long terme	2-2
2.2/1 Gérer les risques de sécurité liés aux technologies et concepts aéronautiques nouveaux et en évolution	2-7
2.2/2 S'occuper du brouillage du système mondial de navigation par satellite et de la planification des interventions d'urgence	2-8
2.3/1 Projet d'édition 2026-2028 du <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> (GASP, Doc 10004)	2-11
2.3/2 Les rencontres de turbulences, risque de sécurité opérationnelle à l'échelle mondiale	2-11
3.1/1 Projet 30/10 — Mise en œuvre optimisée des minimums de séparation longitudinale	3-6
3.1/2 Étude de faisabilité de la mise en place d'un programme d'efficacité de la navigation aérienne de l'OACI	3-7
3.1/3 Faciliter la mise en œuvre d'opérations basées sur trajectoire	3-7
3.1/4 Espace aérien avec libre choix de routes	3-7
3.1/5 Délégation de la responsabilité de la fourniture des services de la circulation aérienne	3-7
3.1/6 Assurer l'intégration sûre des activités de transport spatial dans le système de l'espace aérien	3-8
3.1/7 Vols dans l'espace aérien supérieur	3-8
3.2/1 Abandon progressif et/ou optimisation de l'utilisation des anciens systèmes	3-10
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	3-11
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)	3-14
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	3-14
4.1/1 Validation, normalisation et mise en œuvre du concept d'aéronef connecté et de la stratégie de connectivité air-sol	4-2
4.2/1 Cybersécurité de l'aviation	4-5

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 871 membres et observateurs désignés par 110 États membres et 28 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.

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 et la mobilité aérienne avancée, 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 regroupées dans 19 Annexes et six Procédures pour les services de navigation aérienne. Ces normes et pratiques recommandées 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, 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.

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.

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

9.1 Directrice de la navigation aérienne, Mme. M. Merkle

Il y a deux semaines, nous avons lancé la 14^e Conférence de navigation aérienne pour nous pencher les améliorations de performance qui favoriseraient la durabilité de l'écosystème de l'aviation et de l'environnement. Nous avons eu l'occasion de nous attaquer aux défis environnementaux mondiaux de l'aviation et de nous adapter à l'évolution rapide des opérations et des technologies de l'aviation, dans un contexte de ressources limitées. Alors que nous mettons la dernière main à cette conférence, c'est avec beaucoup de fierté et de reconnaissance que je prononce cette allocution de clôture.

Avant toute chose, je tiens à exprimer ma profonde gratitude à vous tous, membres distingués des délégations. Au cours des deux dernières semaines, votre engagement actif, vos contributions réfléchies et votre dévouement sans faille ont contribué à façonner les résultats de cette conférence. Vous êtes arrivés à cette réunion de catégorie 2 avec un esprit ouvert, désireux de participer à un événement qui visait à mettre à l'épreuve une nouvelle approche relativement à l'ordre du jour, au champ d'application et aux procédures de la réunion afin de disposer de temps pour des délibérations réfléchies, une approche que nous pensions être dans le meilleur intérêt de la communauté aéronautique pour parvenir à un consensus mondial sur les initiatives d'amélioration des performances, compte tenu de certains sujets difficiles à l'ordre du jour. Je tiens à remercier les États et les organisations internationales pour l'appui qu'ils ont apporté à l'application des principes associés à la conduite de la Conférence.

Je tiens également à remercier la Commission de navigation aérienne d'avoir approuvé cet ordre du jour et ce format de réunion, ainsi que le Conseil de l'OACI qui a soutenu cette approche novatrice. Ainsi, la 14^e conférence sur la navigation aérienne a donné lieu à des discussions passionnées, à des analyses critiques et à des débats constructifs, dans le but de faire progresser la navigation aérienne et la sécurité de l'aviation dans le monde. Votre expertise, votre objectivité et votre collaboration ont fait de cet événement un succès retentissant.

Comme l'a rappelé le Président du Conseil dans son allocution d'ouverture, le Conseil est déterminé à améliorer l'efficacité des assemblées de l'OACI et a l'intention de mieux tenir compte des conclusions de conférences de haut niveau, comme cette quatorzième conférence de navigation aérienne, en les regroupant dans des résolutions de l'Assemblée et en limitant la poursuite des discussions autant que possible. Je suis

convaincue que les délibérations et les recommandations qui ont résulté de cette conférence de haut niveau constituent l'assurance pour la prochaine Assemblée que les réunions de catégorie 2 peuvent vraiment renforcer son processus décisionnel. Les réalisations que nous avons accomplies ici ne sont pas le résultat d'une seule entité, mais le produit d'une collaboration collective entre les États membres, les organisations internationales, les partenaires et les parties prenantes du secteur. Ce niveau d'unité est essentiel à notre mission commune de faire progresser l'aviation mondiale, et je vous encourage tous à continuer de favoriser cet esprit de coopération dans les années à venir. L'ensemble des recommandations que nous formulons aujourd'hui jette des bases solides pour l'avenir de la navigation aérienne mondiale. Nous avons déterminé et hiérarchisé des mesures réalisables, dont certaines sont faciles à mettre en place, qui promettent des améliorations immédiates et significatives des performances de la navigation aérienne. D'autres recommandations requièrent une approche graduelle afin d'avancer de manière réfléchie, délibérée et fondée sur des données. Toutes ces recommandations sont importantes et seront traitées comme il se doit dans les mois à venir, lorsque la Commission de navigation aérienne et le Conseil les évalueront et formuleront le programme des travaux de l'OACI.

Je tiens à vous assurer que le Secrétariat continuera de vous soutenir. Qu'il s'agisse de fournir une assistance technique, d'élaborer des éléments indicatifs ou de faciliter la coopération régionale, nous nous engageons pleinement à aider chacun d'entre vous à atteindre les objectifs énoncés dans ces recommandations en attendant l'approbation par le Conseil et la Commission de navigation aérienne de l'OACI.

Enfin, je tiens à remercier chaleureusement tous ceux qui ont contribué à la réalisation de ce projet. Tout d'abord l'équipe organisatrice, le personnel du Secrétariat affecté à la Conférence dans l'ensemble des directions qui ont travaillé sans relâche dans les coulisses. Leur engagement et leur souci du détail ont assuré le bon déroulement de cette conférence, nous permettant de nous concentrer pleinement sur les questions importantes. Cela ne concerne pas seulement le contenu technique, mais je tiens à remercier les interprètes qui font toujours un travail remarquable pour suivre les discussions dynamiques, ainsi que le personnel technique des Services de conférence qui assure le bon fonctionnement de cette salle de réunion et a été en mesure de nous dépanner et de résoudre rapidement les difficultés techniques et de sauver la situation. Je tiens à remercier nos commanditaires qui ont nourri notre corps avec des repas et des rafraîchissements, ainsi que les exposants qui ont nourri notre esprit en nous donnant à voir l'avenir des technologies, des processus et des opérations de pointe de l'aviation.

Je tiens tout particulièrement à remercier nos Présidents et Vice-Présidents, en particulier Mme Koki, la Présidente de la Conférence, et M. Kelleher, le Président du Comité. Grâce à la maîtrise de M. Kelleher pour ce qui est de mener la réunion du Comité, qui a veillé à ce que chaque voix soit entendue tout en nous conduisant à un consensus, notre travail au sein de cette plénière a été grandement facilité.

Et si vous voulez bien m'accorder encore un moment, je dois adresser mes plus vives félicitations à M. Chris Dalton, Chef de la section de la gestion du trafic aérien à la Direction de la navigation aérienne, et responsable technique de ce rendez-vous. Il s'agit de la dernière conférence de catégorie 2 de M. Dalton, qui va bientôt prendre sa retraite. Son leadership a joué un rôle déterminant dans le succès de cette conférence et de toutes les manifestations de navigation aérienne organisées à l'OACI au cours des 25 dernières années. Mais surtout, les connaissances, l'expertise et l'expérience de M. Dalton ont considérablement influencé l'orientation positive de la sécurité et de l'efficacité de l'aviation civile internationale. Il laisse une marque indélébile sur l'aviation civile internationale, et nous lui en sommes tous très reconnaissants.

Au nom du Secrétariat de l'OACI, je vous remercie une fois de plus sincèrement pour votre travail acharné, votre dévouement, votre partenariat et votre engagement indéfectible à faire progresser l'aviation mondiale. Merci.

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
ANC	Commission de navigation aérienne
ANP	Plan de navigation aérienne
ANS	Services de navigation aérienne
ANSP	Fournisseur de services de navigation aérienne
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
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
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
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
NGAP	Prochaine génération de professionnels de l’aviation
ONU	Organisation des Nations Unies
PANS	Procédures pour les services de navigation aérienne
PIRG	Groupe régional de planification et de mise en œuvre
RFI	Brouillage radiofréquence
SARP	Normes et pratiques recommandées
SBAS	Système de renforcement satellitaire
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
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

- 1) Attentes et objectifs associés à la Conférence AN-Conf/14
- 2) Introduction à la révision des priorités relatives aux activités, aux domaines d'intervention prioritaires et au plan stratégique à long terme de l'OACI
- 3) Informations générales sur les programmes des travaux de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne
- 4) Travaux en cours relatifs à la décision prise par l'Assemblée à sa 41^e session concernant le processus d'élaboration des normes
- 5) Évolution du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA)
- 6) Travaux en cours relatifs au passage du nord magnétique au nord vrai
- 7) Travaux en cours relatifs à la mise à jour du Concept opérationnel d'ATM mondiale (Doc 9854)
- 8) Travaux en cours relatifs à l'exploitation de l'espace aérien supérieur (HAO)
- 9) 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)
- 10) Travaux en cours relatifs à l'Équipe spéciale sur les systèmes CNS intégrés et le spectre radioélectrique (ICNSS-TF)
- 11) Travaux en cours sur les performances humaines dans les différents domaines de l'aviation

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

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***Domaines d'intervention prioritaire*

1.1 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/3, présentée par le Secrétariat, qui traite du cadre général et des mesures adoptées pour soutenir les domaines d'intervention prioritaire que le Conseil de l'OACI a établis afin d'orienter la hiérarchisation des activités du Plan d'activités actuel de l'OACI compte tenu des résolutions et décisions de la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI. La note donne aussi un aperçu des efforts liés aux premières phases de la planification stratégique à l'Organisation. Elle recommande aux États, aux organisations internationales et au secteur de s'aligner sur ces efforts et d'y contribuer.

1.2 La Conférence appuie vivement les domaines d'intervention prioritaire et les recommandations figurant dans la note AN-Conf/14-WP/3. Elle félicite l'OACI pour l'approche programmatique et l'amélioration de la transparence des rapports grâce aux indicateurs de performance clés (KPI) et à la gestion axée sur les résultats. En ce qui concerne les domaines d'intervention prioritaire, elle reconnaît la nature primordiale du soutien de la mise en œuvre et note que les domaines d'intervention prioritaire complètent les priorités et les cadres mondiaux existants et n'ont pas d'incidence sur eux. Elle note toutefois qu'il faut clarifier davantage comment les domaines d'intervention prioritaire et la méthode de hiérarchisation influeraient sur les plans mondiaux et la feuille de route pour la normalisation, ainsi que la relation entre les domaines d'intervention prioritaire et les défis en matière de sécurité, de sûreté et de navigation aérienne. Afin de faire face à la demande future de trafic aérien, la Conférence note que la modernisation de la capacité en matière de navigation aérienne devrait être reflétée de manière plus évidente dans les objectifs stratégiques de l'OACI.

1.3 La Conférence prend note des efforts continus déployés pour passer à une gestion axée sur les résultats et se félicite du fait que la méthode de hiérarchisation sera présentée à la prochaine session de l'Assemblée.

1.4 À l'issue des délibérations, la Conférence convient de la recommandation suivante :

Recommandation 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

Il est recommandé que les États :

- a) tiennent compte des domaines d'intervention prioritaire applicables de l'OACI ainsi que des futurs programmes de travaux hiérarchisés de l'Organisation lorsqu'ils examinent leurs stratégies et plans de mise en œuvre, y compris leur cadre réglementaire ;
- b) de concert avec les organisations internationales, et avec le concours du secteur, selon qu'il convient, s'efforcent de fournir un soutien et des contributions volontaires (financières ou en nature) pour les activités menées dans le cadre des domaines d'intervention prioritaire ;

Il est recommandé que l'OACI :

- c) sur la base de l'expérience acquise avec les domaines d'intervention prioritaire, étende la méthode de la logique de programme aux activités des prochains plans d'activités ;
- d) par l'intermédiaire des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre et des groupes régionaux de sécurité de l'aviation, en conformité avec le Plan mondial de navigation aérienne, le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et leurs plans régionaux respectifs, intègre aux programmes de travail et projets de ces groupes des initiatives qui tiennent compte des domaines d'intervention prioritaire de l'OACI.

1.5 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/138, présentée par le Brésil, qui suggère la prise en compte de la diversité socio-économique et de l'inclusion dans les mesures de durabilité de l'OACI et estime que les politiques publiques devraient soutenir le financement de la formation et de la qualification des personnes à faible revenu pour les professions de l'aviation. Elle prend note des défis liés à la main-d'œuvre et de leur incidence potentielle sur la sécurité, et appuie fortement l'appel lancé pour que l'OACI élargisse le champ d'action du programme sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) afin d'aller au-delà des considérations de genre.

1.6 La Conférence souligne l'importance de mesures connexes pour assurer la relève dans le secteur de l'aviation et note le rôle du programme NGAP. Elle reconnaît en outre l'importance de la prise en compte d'autres sujets liés à la diversité et à l'inclusion, ainsi que la nécessité de politiques et d'initiatives publiques en matière de formation. Elle note que les travaux sont en cours à l'OACI et convient que l'information contenue dans la note AN-Conf/14-WP/138 sera renvoyée au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour un examen plus approfondi.

Données, échange de données et renseignement

1.7 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/57, présentée par la Hongrie au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)², de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), ainsi que par Singapour et les États-Unis, sur la nécessité de l'établissement d'un cadre mondial pour la gestion des données et du renseignement de sécurité de l'aviation, ainsi que la note AN-Conf/14-WP/101, présentée par les États-Unis, coparrainée par l'Australie, sur un mécanisme permettant de rendre interopérables les informations de sécurité recueillies par les États afin qu'elles puissent être partagées à l'appui de la prise de décisions fondée sur des données ; elle prend en outre note de l'initiative *Global Safety Information Management Exchange — Playbook* présentée dans la note AN-Conf/14-WP/105. Durant les délibérations, la Conférence soutient sans réserve les notes AN-Conf/14-WP/57 et AN-Conf/14-WP/101 et note les avantages potentiels liés à la possibilité de produire du renseignement de sécurité aérienne au niveau mondial sur la base de l'agrégation de données et d'informations cohérentes et compatibles partagées par de multiples parties. Elle reconnaît aussi l'importance de la mise en place de mesures de précaution visant à protéger la sécurité, la confidentialité et l'intégrité des données et des informations, ainsi que de l'établissement d'un cadre de gouvernance pour l'échange mondial des informations de sécurité. Ces propositions appuieraient aussi les initiatives régionales d'échange de données/d'informations qui contribueraient ensuite à l'échange de données/d'informations à l'échelle mondiale. La Conférence convient que l'OACI devrait poursuivre l'élaboration d'un cadre mondial pour l'échange de données et d'informations de sécurité aérienne en s'appuyant sur les initiatives existantes, et que les questions soulevées dans les notes AN-Conf/14-WP/57, AN-Conf/14-WP/101 et AN-Conf/14-WP/105 soient renvoyées au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour un examen plus approfondi.

Audits de supervision de la sécurité

1.8 La note AN-Conf/14-WP/121, présentée par la Nouvelle-Zélande et coparrainée par l'Australie, le Canada et le Royaume-Uni, traite de la nécessité d'une adaptation des méthodes d'audit du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) aux technologies et aux approches réglementaires nouvelles et émergentes de l'aviation, ainsi que de la capacité de reconnaître d'autres façons d'atteindre les résultats visés par les normes et pratiques recommandées (SARP). La Conférence note le processus utilisé par l'USOAP — Méthode de surveillance continue (CMA) pour faire évoluer ses outils et ses méthodes, processus qui prend en compte les SARP basées sur la performance. Elle convient que la note soit renvoyée au(x) groupe(s) d'experts technique(s) compétent(s) de l'OACI pour qu'il(s) l'examine(nt) attentivement dans le cadre de la poursuite de l'élaboration et du renforcement des SARP fondées sur la performance ainsi que de l'évolution de l'USOAP CMA suivant une approche par étapes, qui en favorise la stabilité et la fiabilité, et en tenant compte des enseignements tirés des évaluations de la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (SSPIA).

Rapports d'enquête sur les accidents

1.9 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/73, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), sur les difficultés rencontrées par certaines autorités nationales chargées des enquêtes sur les accidents pour achever rapidement les enquêtes sur les accidents et les incidents graves et publier un rapport final conformément aux dispositions en vigueur de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*. Elle reconnaît le risque pour le système aérien mondial lorsque les enquêtes sur les accidents ne produisent pas d'enseignements de sécurité. À ce sujet, elle prend note des travaux en cours à l'OACI et souligne qu'il faut aider davantage les États à renforcer leurs capacités en matière d'enquêtes sur les accidents. Tout en tenant compte des difficultés, elle rappelle qu'il est urgent que les autorités nationales chargées des enquêtes sur les accidents réalisent les enquêtes et publient les rapports sur les accidents en temps utile.

Résilience du système de navigation aérienne

1.10 Lors de l'examen de la note AN-Conf/14-WP/75, révision n° 1, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), avec l'appui de la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA), la Conférence note que les perturbations de l'espace aérien ont augmenté au cours des dernières années, et que les entreprises de transport aérien continuent de faire face à des problèmes d'efficacité opérationnelle aux alentours des espaces aériens qui ne sont plus ouverts à l'aviation civile, parfois pour de longues périodes. Elle se félicite des mesures prises par les États et les parties prenantes en réponse aux perturbations de l'espace aérien, ainsi que des efforts déployés par les équipes de coordination d'urgence pour gérer et atténuer ces perturbations. En outre, elle prend note de la nécessité d'élaborer des orientations mondiales supplémentaires sur la gestion des perturbations et le retour à la normale des activités. La Conférence prie instamment les États de partager l'information préalable liée aux perturbations et de mettre en œuvre des initiatives d'optimisation de l'espace aérien, telles que la gestion des courants de trafic aérien (ATFM), l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA) et la coopération civilo-militaire.

1.11 La Conférence prend acte des notes d'information présentées par: le Brésil (AN-Conf/14-WP/166), le Canada (AN-Conf/14-WP/198), le Canada avec le coparrainage de l'Australie (AN-Conf/14-WP/108), la Chine (AN-Conf/14-WP/186), la Malaisie (AN-Conf/14-WP/160), les États-Unis avec le coparrainage de l'Australie (AN-Conf/14-WP/105), l'Uruguay avec l'appui de 20 États membres³ de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) (AN-Conf/14-WP/154), et l'Association internationale des enquêteurs de la sécurité aérienne (ISASI) (AN-Conf/14-WP/31).

1.12 À l'issue des délibérations, la Conférence convient de la recommandation suivante :

Recommandation 1.1/2 — Résilience du système de navigation aérienne

Il est recommandé que les États :

- a) mettent en œuvre les initiatives d'optimisation de l'espace aérien visées par les dispositions de l'OACI, comme la gestion des courants de trafic aérien, l'utilisation flexible de l'espace aérien et la coopération civilo-militaire ;
- b) partagent l'information préalable liée aux perturbations prévues ;

Il est recommandé que l'OACI :

- c) élabore, en collaboration avec les États et le secteur, des orientations mondiales sur la gestion d'urgence de l'ATM, y compris des phases de relèvement, ainsi que des cadres régionaux, à l'appui de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*.

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

1.2 : Alignement stratégique des plans mondiaux en vue de l'amélioration de la performance

1.13 Ce sous-point de l'ordre du jour fait état des travaux entrepris dans la perspective de l'alignement stratégique des plans mondiaux, avec un accent particulier sur le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) et le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750), en vue de l'amélioration de la performance. Les discussions sur les propositions de révision de parties spécifiques du GASP et du GANP sont menées au titre des sous-points 2.3 et 3.3 respectivement.

Alignement des plans mondiaux

1.14 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/4, présentée par le Secrétariat, qui expose les propositions de recommandations découlant des travaux de l'Équipe spéciale sur les plans mondiaux, ainsi que les mesures prises par la suite par le(s) groupe(s) d'experts compétent(s), dans le cadre de la révision des deux plans mondiaux qui sera présentée lors de la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI.

1.15 La Conférence examine les notes de travail suivantes : AN-Conf/14-WP/55, présentée par la Hongrie au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹, des autres États membres de la CEAC², d'EUROCONTROL et du Canada, et coparrainée par les Émirats arabes unis, l'Égypte et la Libye, et AN-Conf/14-WP/147, présentée par la République de Corée.

1.16 La Conférence approuve les modifications proposées en vue de l'alignement stratégique renforcé des plans mondiaux, telles qu'elles sont décrites dans la note de travail du Secrétariat (AN-Conf/14-WP/4). Elle accueille favorablement la note AN-Conf/14-WP/147, notant l'importance de la collecte, du traitement, du stockage, de la communication et des mécanismes de protection des données. Elle convient, en principe, de la nécessité d'œuvrer à l'élaboration d'un cadre de performance commun (par exemple, sous la forme d'une intégration à long terme d'un ensemble unique d'indicateurs), conformément aux recommandations de l'Équipe spéciale sur les plans mondiaux, de revoir les attributions des principaux acteurs du secteur de l'aviation et de l'OACI, de réviser le processus d'élaboration des plans mondiaux, et de définir les champs d'application et les horizons temporels respectifs de chaque

plan mondial. Ces actions devraient être prises en compte dans les parties correspondantes de l'édition 2026-2028 du GASP et de la huitième édition du GANP.

1.17 La Conférence prend note de la nécessité de veiller à ce que le champ d'action et la composition du/des groupe(s) d'experts compétent(s) qui participe(nt) activement à l'effort d'alignement, et convient de renvoyer les propositions contenues dans la note AN-Conf/14-WP/55 au(x) groupe(s) d'experts compétent(s).

1.18 La Conférence prend note des progrès accomplis à ce jour et convient de la nécessité de continuer à concentrer les efforts sur l'alignement des plans mondiaux, selon que de besoin, tout en gardant à l'esprit la nature et les particularités propres au domaine couvert par chaque plan mondial et en tenant compte aussi du *Plan mondial pour la sûreté de l'aviation* (Doc 10118, GAsEP). Il s'agit principalement d'inclure en temps opportun l'innovation dans les plans mondiaux, de favoriser une approche proactive à la gestion de la sécurité aérienne, de la sûreté de l'aviation et de la navigation aérienne, de renforcer la capacité d'adaptation des plans à un environnement en évolution rapide, de la nécessité de mettre au point des programmes supplémentaires de renforcement des capacités et d'assistance, afin de mieux faire face à l'évolution intégrée et fondée sur les résultats du transport aérien, de la nécessité de veiller à la cohérence de la planification de l'aviation aux échelles mondiale et régionale, et de l'importance de la collecte et de l'analyse de données pertinentes pour suivre les performances à l'échelle mondiale. La Conférence convient que l'OACI devrait promouvoir une approche plus intégrée et mieux concertée à l'égard de la gestion des différents types de risques auxquels est exposée l'aviation, pour l'édition 2029-2031 du GASP et la neuvième édition du GANP, selon qu'il convient.

1.19 La Conférence prend note des méthodes de présentation différentes du GASP et du GANP (en tant que document au format électronique et portail web respectivement) et souligne la nécessité de faciliter l'utilisation de références croisées entre les deux plans mondiaux.

Harmonisation de la réglementation

1.20 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/114 présentée par le Costa Rica concernant la réalisation d'une harmonisation efficace de la réglementation en vue de tenir compte des changements et des évolutions dans les modèles institutionnels les plus récents sur le fonctionnement des autorités de l'aviation civile. Elle prend note des travaux actuellement menés par l'OACI dans les domaines couverts par ladite note et débat de la nécessité de veiller à une cohérence pour ce qui est des droits, des obligations et des responsabilités des États. Elle décide de soumettre les propositions au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour un examen plus approfondi.

1.21 La Conférence prend acte des notes d'information présentées par : la Colombie (AN-Conf/14-WP/141, AN-Conf/14-WP/144 et AN-Conf/14-WP/145), l'Uruguay avec l'appui de 19 États membres de la CLAC⁴ (AN-Conf/14-WP/153), ainsi que par l'EUROCAE et la RTCA (AN-Conf/14-WP/197).

1.22 À l'issue des délibérations, la Conférence convient de la recommandation suivante :

Recommandation 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

Il est recommandé que les États :

- a) approuvent, en principe, l'intégration des mises à jour suivantes dans les parties applicables de l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et dans la huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne :
 - 1) suppression des indicateurs qui figurent à la fois dans les deux plans, dans le cadre des travaux à plus long terme visant à mettre en place un cadre de performance commun pour tous les plans mondiaux et contenant un ensemble complet d'indicateurs ;
 - 2) révision des rôles et des responsabilités des principaux acteurs du secteur de l'aviation et de l'OACI, afin d'harmoniser le contenu des plans mondiaux ;
 - 3) révision du processus d'élaboration des plans mondiaux, y compris la manière dont les plans contribuent au programme des travaux de l'OACI ;
 - 4) définition du champ d'application (c'est-à-dire les types d'opérations visées) et de l'horizon temporel (c'est-à-dire la date limite) de chaque plan mondial ;
- b) favorisent la collaboration entre les plans mondiaux et le(s) groupe(s) d'experts compétent(s) ;
- c) conviennent que la poursuite de l'examen de la question d'une approche plus intégrée et concertée à l'égard de la gestion des différents types de risques auxquels est exposée l'aviation sera prise en considération pour l'édition 2029-2031 du GASP et la neuvième édition du GANP, selon qu'il convient ;

Il est recommandé que l'OACI :

- d) prenne en considération les observations de la Conférence sur des propositions visant à renforcer l'alignement stratégique des plans mondiaux en vue de les inclure par la suite dans le GASP et le GANP, tout en tenant compte de la nature et des particularités propres au domaine abordé par chaque plan ;
- e) élabore des orientations sur la manière dont les plans mondiaux se renforceront mutuellement.

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

1.3 : Évolution de la Commission technique de l'Assemblée de l'OACI

1.23 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/5, présentée par le Secrétariat, sur la nécessité de poursuivre la transition que le Conseil de l'OACI a engagée afin de renforcer davantage l'efficacité et l'efficacités de l'Assemblée de l'OACI, en réponse à la demande formulée par celle-ci lors des sessions précédentes.

1.24 La Conférence appuie largement l'objet de la note, qui tend à s'assurer de l'efficacité et de l'efficacité de la Commission technique. Elle exprime des inquiétudes concernant la souveraineté de l'Assemblée et les possibilités égales dont disposent les États pour contribuer aux discussions sur les travaux techniques de l'Organisation. Elle reconnaît que les États n'ont pas tous eu l'occasion de participer aux travaux de groupes d'experts et note que de tels travaux ne devraient pas être exclus des délibérations

de la Commission technique de l'Assemblée. Elle soutient qu'il est nécessaire que la Commission technique ait un programme plus ciblé, en tenant compte des recommandations issues des réunions à l'échelon division, et un processus rationalisé, et convient que cela devrait s'inscrire dans le contexte plus large de l'Assemblée. Elle convient qu'une meilleure interaction devrait être établie avec les États et les organisations internationales pour assurer les possibilités d'une préparation plus inclusive. Elle prend note de l'avantage de tirer des enseignements de la présente Conférence, en particulier en ce qui concerne le temps consacré à la présentation des notes de travail et la désignation appropriée des notes de travail. Elle convient qu'il faudra effectuer un travail supplémentaire pour définir adéquatement le champ de compétence de la Commission technique, en tenant compte de la nécessité d'assurer un équilibre entre l'efficacité et la capacité des États à donner une orientation sur des questions précises du programme des travaux techniques de l'Organisation. Par conséquent, des modifications sont apportées aux recommandations et la question fera l'objet d'une étude plus approfondie

1.25 À l'issue des délibérations, la Conférence convient de la recommandation suivante :

Recommandation 1.3/1 — Évolution de la Commission technique de l'Assemblée de l'OACI

Il est recommandé que les États :

- a) préparent leur participation, notamment la présentation à la Commission technique de la 42^e session de l'Assemblée de notes de travail portant en particulier sur les questions concernant le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde, le Plan mondial de navigation aérienne, les nouvelles résolutions de l'Assemblée et les modifications de résolutions existantes ;

Il est recommandé que l'OACI :

- b) élabore le projet d'ordre du jour de la Commission technique de la 42^e session de l'Assemblée de façon à améliorer l'efficacité de l'Assemblée, en tenant compte notamment des enseignements tirés de la Commission technique de la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI ;
- c) étudie les options relatives à l'évolution des futures Commissions techniques en tenant compte de la souveraineté de l'Assemblée et de la nécessité d'assurer aux États les mêmes possibilités de contribuer aux travaux techniques de l'OACI ;
- d) élabore des options relatives à l'évolution et au champ de compétence de la Commission technique dans le contexte plus large de l'efficacité et de l'efficacité de l'Assemblée ;
- e) envisage de présenter à la 42^e session de l'Assemblée une note de travail sur les options relatives à l'évolution des futures commissions techniques.

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**

2.1 La Conférence examine la note de travail AN-Conf/14-WP/6, présentée par le Secrétariat, qui porte sur les futurs aéroports devant accueillir de nouvelles technologies d'aéronefs. Elle fait remarquer que l'intégration de nouvelles technologies d'aéronefs peut influencer divers aspects des disciplines aéronautiques, la compatibilité des aéroports étant un des éléments essentiels. Les nouvelles technologies d'aéronefs comme les aéronefs alimentés au carburant d'aviation durable ou à l'hydrogène et les aéronefs électriques ou hybrides, ainsi que la modification des dimensions des aéronefs, auraient un impact majeur sur l'infrastructure et les procédures opérationnelles des aéroports, notamment celles relatives au sauvetage et à la lutte contre les incendies au niveau des aéroports, et à l'assistance en escale. La Conférence convient que l'OACI, les États et le secteur devraient travailler de concert à planifier une intégration en toute sécurité et en temps voulu de ces nouvelles technologies dans les aéroports, afin de contribuer à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de l'Organisation. À cet égard, elle met en évidence le rôle de l'OACI dans l'élaboration d'une feuille de route en matière de normalisation.

Aéronefs électriques à décollage et atterrissage verticaux et exploitation d'aéronefs hybrides

2.2 La Conférence examine les notes de travail AN-Conf/14-WP/148 et AN-Conf/14-WP/37, présentées respectivement par la République de Corée et les Émirats arabes unis, qui ont trait à la mobilité aérienne avancée (AAM) et à l'intégration et à l'exploitation des aéronefs électriques et hybrides.

2.3 Elle convient globalement de l'importance des normes et des éléments indicatifs pour assurer l'intégration en toute sécurité des nouvelles technologies comme les aéronefs à propulsion électrique et hybride, et reconnaît que l'expérience des États en matière de mise en œuvre de ces technologies est importante pour la poursuite de ces travaux. La Conférence est informée que le programme de travail de l'OACI comprend déjà certains éléments nécessaires à l'élaboration de normes d'intégration de la propulsion électrique et hybride dans les aéronefs actuels. Elle convient toutefois qu'une évaluation du programme de travail permettrait de recenser d'autres éléments à prendre en compte pour répondre aux exigences particulières des aéronefs électriques et hybrides. Elle souscrit également à l'idée de fournir les éléments pertinents des notes de travail au(x) groupe(s) d'experts approprié(s) qui travaille(nt) sur des orientations de mise en œuvre précoce des opérations électriques et hybrides, notamment les considérations relatives à la gestion du trafic aérien (ATM).

2.4 La Conférence reconnaît qu'il importe pour les États de recourir aux dispositifs d'expérimentation réglementaire en procédant à la collecte et à l'analyse de données réelles afin d'appuyer, le cas échéant, l'élaboration de cadres réglementaires rigoureux. Elle soutient également l'élaboration et la mise en œuvre de programmes de sensibilisation et de consultation du public sur l'AAM afin de tenir compte des considérations relatives à l'acceptation sociale.

Contributions du secteur à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme

2.5 La note de travail AN-Conf/14-WP/32, présentée par l'Iran (République islamique d'), passe en revue les technologies susceptibles d'être mises à profit pour appuyer le LTAG et souligne la nécessité d'une collaboration efficace pour maximiser les avantages potentiels de ces nouvelles technologies. La note de travail AN-Conf/14-WP/90, présentée par le Japon, souligne par ailleurs la nécessité d'accomplir le plus de progrès possible en vue de la réduction des émissions de CO₂ dans le secteur de l'aviation en utilisant de nouvelles technologies, de nouvelles opérations et de nouveaux carburants. La Conférence relève l'importance de partager les expériences, de collaborer pour appuyer l'intégration en toute sécurité et en temps voulu des nouvelles technologies d'aéronefs contribuant au

LTAG, d'élaborer des normes, le cas échéant, et d'adapter les opérations aux impacts du changement climatique à l'échelle mondiale.

2.6 La note de travail AN-Conf/14-WP/53, présentée par le Conseil international des aéroports (ACI) et coparrainée par le Japon, décrit les défis posés par le changement climatique, qui pourraient avoir une incidence sur les opérations d'aérodrome et de vol. La Conférence reconnaît la nécessité de tenir compte de ces considérations lors de l'élaboration des dispositions de l'OACI, mais prévient qu'il faudrait accorder une attention particulière aux mesures rétroactives concernant les exigences des aéronefs actuels et l'infrastructure des aérodromes. La Conférence note les efforts que le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) déploie sans relâche relativement aux thèmes de l'évaluation des risques climatiques, de l'adaptation et de la résilience, et observe que des orientations ont déjà été élaborées à ce sujet pour aider les États et les organisations aéronautiques, dont les aéroports, à s'adapter et à renforcer leur résilience face aux risques liés au changement climatique.

2.7 La Conférence examine la note de travail AN-Conf/14-WP/52, présentée par le Groupe d'action du transport aérien (ATAG), l'ACI, l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations de l'industrie aérospatiale (ICCAIA), qui donne une vue d'ensemble des efforts déployés par le secteur pour satisfaire aux exigences du LTAG. Elle accueille favorablement le compte rendu des mesures prises et les informations connexes fournies, et exprime son appui à la poursuite de la collaboration dans ce domaine. Elle exprime aussi son soutien à la poursuite de l'élaboration de la feuille de route pour la normalisation.

2.8 Il est pris acte de notes d'information reçues de la Chine (AN-Conf/14-WP/180 et AN-Conf/14-WP/185), du Japon (AN-Conf/14-WP/95), des Émirats arabes unis (AN-Conf/14-WP/123), de l'ICCAIA (AN-Conf/14-WP/22, AN-Conf/14-WP/23, AN-Conf/14-WP/24 et AN-Conf/14-WP/28), de l'ACI et de l'ICCAIA (AN-Conf/14-WP/25), et de l'IATA et de l'IBAC (AN-Conf/14-WP/79).

2.9 À l'issue des délibérations, la Conférence convient de la recommandation suivante :

Recommandation 2.1/1 — Mise au point de technologies d'aéronefs contribuant à la réalisation de l'objectif à long terme

Il est recommandé que les États :

- a) en collaboration avec le secteur, évaluent la compatibilité de l'infrastructure, des systèmes et des procédures opérationnelles actuelles des aérodromes avec les nouvelles technologies d'aéronefs imminentes et déterminent les modifications nécessaires pour parvenir à une intégration complète ;
- b) en collaboration avec le secteur et les milieux universitaires, recueillent et transmettent à l'OACI des informations et des données d'expérience sur les impacts éventuels des nouvelles technologies d'aéronefs sur le système de l'aviation mondiale, notamment sur l'infrastructure des aérodromes, les nouvelles infrastructures énergétiques, les performances et les caractéristiques des aéronefs et les opérations de vol ;
- c) entament la planification de l'infrastructure des aérodromes et des changements opérationnels, le cas échéant, afin d'intégrer les nouvelles technologies d'aéronefs tout en tenant compte des répercussions économiques ainsi que des incidences potentielles du changement climatique ;

- d) recourent aux dispositifs d'expérimentation réglementaire, le cas échéant, pour faciliter la collecte et l'analyse de données du monde réel afin d'appuyer l'élaboration de cadres réglementaires harmonisés, rigoureux et conformes aux orientations de l'OACI ;
- e) élaborent des programmes complets de sensibilisation et de consultation du public au sujet des effets bénéfiques, de la sécurité et des avantages environnementaux des technologies nouvelles et émergentes, comme les aéronefs à propulsion électrique ;

Il est recommandé que l'OACI :

- f) travaille de concert avec les États et le secteur pour analyser, recenser et planifier des dispositions mondiales, le cas échéant, afin de faciliter l'intégration en toute sécurité et en temps voulu des nouvelles technologies d'aéronefs dans les aéroports et dans d'autres domaines de l'aviation concernés ;
- g) lors de l'élaboration de dispositions relatives à l'exploitation et à l'infrastructure des aéroports, tienne compte, le cas échéant, de l'impact du changement climatique sur le système de l'aviation.

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

2.2 : Gestion des risques de sécurité liés aux évolutions technologiques de l'aviation

2.10 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/7, présentée par le Secrétariat, qui met en évidence l'incidence des technologies et concepts aéronautiques nouveaux et émergents sur le système de l'aviation. Elle confirme l'importance de la collaboration du secteur pour faciliter l'introduction dans de bonnes conditions de sécurité de ces nouvelles technologies dans les SARP existantes, et propose que des moyens d'interaction plus efficaces avec les innovateurs de l'aviation soient mis au point. Elle propose aussi que ces technologies et concepts nouveaux et changeants, qui ont une application mondiale et qui sont arrivés à maturité, soient intégrés aux exigences déjà établies avec un minimum de modifications, tout en donnant la priorité aux avantages attendus sur le plan de la sécurité lorsqu'un projet de modernisation est envisagé. La Conférence convient en outre que de nouvelles méthodologies de gestion des risques de sécurité fondées sur la pensée systémique devraient être envisagées pour promouvoir des technologies et des concepts aéronautiques évolutifs au moment où ils sont élaborés.

Brouillage du système mondial de navigation par satellite

2.11 Pour examiner les effets du brouillage radiofréquence (RFI) du système mondial de navigation par satellite (GNSS), la Conférence examine les notes suivantes : AN-Conf/14-WP/63, présentée par la Hongrie au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹, des autres États membres de la CEAC² et d'EUROCONTROL, AN-Conf/14-WP/151, présentée par la République de Corée, AN-Conf/14-WP/118, présentée par Singapour et coparrainée par le Japon, la Malaisie, les Philippines, la Thaïlande, le Viet Nam et la Fondation pour la sécurité des vols), et AN-Conf/14-WP/76, présentée par l'IATA, l'IBAC, l'ICCAIA, l'IFALPA, l'IFATCA et l'International Federation of Air Traffic Safety Electronics Association (IFATSEA).

2.12 La Conférence appuie résolument les propositions et se déclare très préoccupée par l'augmentation récente de cas de brouillage intentionnel et de leurrage du GNSS et par l'important risque de sécurité qu'ils présentent pour les vols civils, en particulier dans les régions avoisinant des zones de conflit. Elle rappelle que les États doivent se conformer aux mesures adoptées en vertu de la Constitution

et de la Convention de l'Union internationale des télécommunications (UIT), ainsi que du Règlement des radiocommunications de l'UIT afin de réduire, dans la mesure du possible, la probabilité de tels brouillages et d'informer les autorités de l'aviation, les organismes de réglementation et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) de toute activité intentionnelle de brouillage du GNSS.

2.13 La Conférence recommande en outre que les États mettent en place des procédures régionales de notification de RFI du GNSS par l'intermédiaire des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), en s'appuyant sur les éléments indicatifs existants du *Manuel du Système mondial de navigation par satellite (GNSS)* (Doc 9849) afin de faire connaître les zones géographiques où se produisent des brouillages du GNSS et de tirer parti de ces informations pour planifier les interventions d'urgence.

2.14 La Conférence est informée que des travaux sont menés par l'OACI en vue d'élaborer un concept des opérations pour les fonctions d'équipement de prochaine génération, afin de permettre à un aéronef de détecter un brouillage radiofréquence du GNSS à bord et de fournir une liaison descendante d'état aux organismes de contrôle de la circulation aérienne. Elle encourage aussi les États à envisager de mettre en place des mécanismes de surveillance et de notification d'événements de RFI du GNSS. Elle prend note des travaux en cours visant à élaborer une mise à jour connexe du fil de discussion du GANP sur la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) des systèmes de navigation.

2.15 La Conférence invite l'OACI à poursuivre l'évaluation des incidences du brouillage du GNSS sur la sécurité de l'aviation et sur la continuité de l'exploitation des vols civils, à définir des mesures d'atténuation adaptées tout en rappelant aux États les obligations qui leur incombent, et à élaborer des éléments indicatifs pour faciliter, dans la mesure du possible, l'échange d'informations sur le RFI du GNSS au moyen d'un répertoire centralisé, ainsi que la notification par les autorités militaires de brouillage préjudiciable du GNSS à l'aviation, et des codes NOTAM supplémentaires pour les événements de brouillage du GNSS.

2.16 Compte tenu de l'incidence du RFI du GNSS sur les aéronefs en vol, la Conférence approuve la proposition tendant à ce que les États collaborent avec les constructeurs d'aéronefs et d'avionique pour fournir des orientations supplémentaires en vue de maintenir la sécurité et l'efficacité des vols en cas de perturbation causée par le RFI du GNSS. Elle convient en outre d'entamer une réflexion sur la manière dont les systèmes de bord peuvent être rendus plus résilients aux événements de brouillage radiofréquence et de veiller à ce que la capacité de navigation GNSS soit rétablie le plus rapidement possible.

Infrastructure de navigation et planification des interventions d'urgence

2.17 La Conférence discute aussi de la rationalisation de l'infrastructure de navigation existante et de la nécessité de planifier les interventions d'urgence, en particulier en ce qui concerne les pannes du GNSS. La discussion se fonde sur les notes suivantes : AN-Conf/14-WP/120, présentée par le Cameroun, AN-Conf/14-WP/61, présentée par la Hongrie au nom de l'Union européenne¹ et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC², d'EUROCONTROL, et de Singapour, et AN-Conf/14-WP/78, présentée par l'IATA, l'IFATCA, l'ICCAIA, l'IFALPA, l'IFATSEA et l'IBAC.

2.18 La Conférence convient de l'importance d'établir et d'entretenir un réseau suffisant d'aides à la navigation conventionnelles, reposant sur un radiophare omnidirectionnel VHF, un dispositif de mesure de distance et des installations et services d'atterrissage aux instruments, afin d'assurer la sécurité opérationnelle ainsi qu'une capacité suffisante de l'espace aérien en période de brouillage GNSS. Compte tenu de la nécessité d'abandonner progressivement les systèmes de navigation existants, la Conférence convient que le retrait de ces systèmes devrait tenir compte de la nécessité d'atténuer efficacement le RFI

du GNSS et que les listes minimales d'équipements d'aéronefs devraient être mises à jour pour tenir compte de cette exigence.

2.19 La Conférence est informée que l'OACI poursuit des travaux en vue d'élaborer une trousse de mise en œuvre (iPack pour atténuer le RFI du GNSS) afin d'aider les États à gérer les incidents liés au RFI du GNSS et d'assurer la fourniture continue, sécurisée et régulière de services de navigation aérienne (ANS) en cas de perturbations causées par un RFI du GNSS.

2.20 Elle invite l'OACI à poursuivre ses activités de sensibilisation sur le RFI du GNSS et prend note des ateliers régionaux prévus.

Technologies de systèmes d'aéronefs non habités

2.21 La Conférence examine les notes suivantes : AN-Conf/14-WP/83, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de 54 États membres⁵, AN-Conf/14-WP/67 et Rectificatif n° 1, présentés par la Chine, AN-Conf/14-WP/140, présentée par la Colombie, et AN-Conf/14-WP/130, présentée par l'Arabie saoudite, qui portent sur l'exploitation des systèmes d'aéronef non habité (UAS) et la gestion du trafic de systèmes d'aéronef non habité (UTM). Tout en notant que des travaux dans ces domaines sont en cours dans le cadre de l'évaluation de l'écosystème de l'AAM et de l'analyse des lacunes des travaux à effectuer par l'OACI, la Conférence soutient l'approche adoptée par l'Organisation ainsi que le rôle de premier plan de cette dernière, mais met en garde contre l'élaboration prématurée de dispositions. Elle convient que les questions soulevées dans ces notes de travail seront renvoyées au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour y être examinées plus avant, à la lumière des résultats des discussions de la Conférence.

2.22 Dans le cadre de l'examen de l'intégration des UAS au système de navigation aérienne, la Conférence prend note des travaux en cours concernant la formation, le renforcement des capacités et l'amélioration des compétences en matière d'UAS, ainsi que de l'élaboration d'éléments indicatifs sur l'UTM. Il est convenu que les notes de travail seront communiquées au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour examen. La Conférence appuie l'élaboration de cadres réglementaires régionaux harmonisés et de systèmes interopérables pour garantir une prise en compte efficace des UAS, ainsi qu'une approche intégrée et non différenciée de l'espace aérien pour les UAS, le cas échéant.

2.23 En ce qui concerne la nécessité d'obtenir des orientations supplémentaires sur l'utilisation des UAS pour les activités d'inspection en vol, la Conférence prend note des travaux en cours et de la suggestion d'inclure d'autres activités d'inspection d'aérodrome. Elle convient de renvoyer les questions soulevées dans ces notes de travail aux groupes d'experts compétents pour examen.

2.24 En outre, la Conférence rappelle la résolution A39-22 de l'Assemblée, intitulée *Formulation et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et notification des différences*, qui charge le Conseil de l'OACI de tirer parti des travaux d'autres organismes de normalisation reconnus, dans toute la mesure qui conviendra et sous réserve qu'ils aient fait l'objet d'un processus de vérification et de validation adéquat. Ainsi, les propositions d'élaboration de normes techniques mentionnées dans le document AN-Conf/14-WP/140 pourront être prises en compte plus efficacement par ces organismes.

Aéronefs électriques à décollage et atterrissage verticaux et technologies avancées de mobilité aérienne

2.25 La Conférence examine les notes suivantes : AN-Conf/14-WP/137, présentée par le Brésil, qui traite de la certification des aéronefs électriques à décollage et atterrissage verticaux (eVTOL), AN-Conf/14-WP/92, présentée par le Japon, qui examine des approches plus générales relatives aux

eVTOL, et AN-Conf/14-WP/146, présentée par la République de Corée, qui fait état de considérations de sécurité liées à l'AAM. Il est rappelé que les travaux sur la mobilité aérienne avancée émanent de la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI et visent à évaluer la totalité de l'écosystème de l'AAM et à effectuer une analyse des lacunes. La Conférence estime que l'élaboration de SARP pour les eVTOL ne devrait pas démarrer prématurément, mais seulement après l'achèvement de l'évaluation de l'écosystème de l'AAM et de l'analyse des lacunes, qui sont en cours.

2.26 Elle appuie et approuve l'approche adoptée par l'OACI à l'égard de l'AAM, ainsi que l'importance d'une approche globale et holistique à l'AAM. Elle prend aussi note de l'importance pour les États et l'OACI de surveiller les activités en cours liées à l'AAM, y compris l'eVTOL, et de se faire part mutuellement d'informations, de difficultés et de pratiques exemplaires.

2.27 La Conférence convient par ailleurs de la nécessité de fournir des conseils sur la détection des dangers et la gestion des risques de sécurité liés à des problèmes émergents, afin de mettre en œuvre en toute sécurité les opérations d'eVTOL et d'autres activités en lien avec l'AAM.

Autres technologies nouvelles et émergentes

2.28 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/56, présentée par la Hongrie au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹, ainsi que des autres États membres de la CEAC², EUROCONTROL, le Canada et les États-Unis, sur la gestion des risques interdépendants en aviation. Elle appuie résolument et avec intérêt ce sujet, notant que des travaux dans ce domaine commenceront sous peu à l'OACI. Elle convient aussi de transmettre le contenu de la note de travail et les conclusions des débats au(x) groupe(s) d'experts compétent(s), qui les examineront comme il se doit.

2.29 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/65, présentée par la Chine, et note les défis que pose la construction d'aérodromes à haute altitude, comme la sélection du site et les éléments de conception. Elle convient de renvoyer la note de travail au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour examen.

2.30 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/66, présentée par la Chine, qui porte sur les compétences en matière de communication radiotéléphonique dans les situations non régulières pour les personnes dont la langue maternelle n'est pas l'anglais. Elle rappelle que les exigences en matière de compétences linguistiques, qui figurent dans l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, s'appliquent aussi bien à l'utilisation des expressions conventionnelles qu'à celle du langage clair. Elle rappelle également que l'Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques*, Volume II — *Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de PANS* et les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444) contiennent les dispositions relatives aux expressions conventionnelles. Notant que les méthodes de formation basées sur des scénarios pourraient profiter à la communauté aéronautique, la Conférence convient de renvoyer les travaux sur cette question au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour un examen plus approfondi.

2.31 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/86, présentée par la CAFAC⁵ au nom de 54 États membres, constatant les défis et reconnaissant l'accord de collaboration fructueux conclu par les États de la CAFAC concernant la mise en œuvre de systèmes de renforcement par satellite (SBAS) en Afrique.

2.32 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/106, présentée par le Canada et coparrainée par l'Australie, le Brésil, le Japon, la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni et l'IATA, sur la question de la limite d'âge des pilotes. Elle prend note des travaux en cours, souligne la nécessité de disposer de dossiers de sécurité solides étayés par des données scientifiques et convient de renvoyer la note au(x)

groupe(s) d'experts compétent(s). De plus, elle prie instamment les États de répondre au sondage qui leur a récemment été envoyé (lettre aux États AN 5/16.1-24/77).

2.33 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/116, présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), qui souligne que toute éventuelle modification de l'Annexe 1 — *Licences du personnel* visant à permettre la délivrance de licences de contrôleur de la circulation aérienne (ATCO) basées sur les systèmes devrait maintenir ou améliorer la sécurité de l'aviation. Elle croit dans le potentiel de telles licences mais note qu'une approche prudente et équilibrée est nécessaire pour faire en sorte que l'introduction de telles licences n'aura pas d'incidence négative sur la sécurité. Elle est informée que la délivrance de licences ATCO figure au programme des travaux et convient de renvoyer la note de travail au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour un examen plus approfondi. Elle estime aussi que le(s) groupe(s) d'experts compétent(s) devraient se pencher sur les limites d'âge minimales et maximales des ATCO.

2.34 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/150, présentée par la République de Corée, et estime qu'il faut résoudre les problèmes posés par les éclairages dangereux situés dans le voisinage des aérodromes. Elle convient aussi de la nécessité d'élaborer des stratégies pour l'évaluation et la gestion des éclairages qui présentent un danger nouveau dans les environnements aéroportuaires, afin d'améliorer la sécurité et la durabilité de l'aviation.

2.35 Il est pris note des notes d'information présentées par le Brésil (AN-Conf/14-WP/167), la France et l'Agence spatiale européenne (ESA) (AN-Conf/14-WP/196), l'Allemagne (AN-Conf/14-WP/16), la Hongrie (AN-Conf/14-WP/59), le Japon (AN-Conf/14-WP/99), coparrainée par les Philippines, la Thaïlande et l'ACI, la Malaisie (AN-Conf/14-WP/161), l'Espagne (AN-Conf/14-WP/163), les Émirats arabes unis (AN-Conf/14-WP/36, AN-Conf/14-WP/122, AN-Conf/14-WP/168 et AN-Conf/14-WP/170), les États-Unis (AN-Conf/14-WP/102, coparrainée par l'Australie), les États-Unis (AN-Conf/14-WP/201), la Fondation pour la sécurité des vols (AN-Conf/14-WP/164), l'ICCAIA et l'IFALPA (AN-Conf/14-WP/26, coparrainée par l'IBAC) et l'IFATSEA (AN-Conf/14-WP/172).

2.36 À l'issue des délibérations, la Conférence convient des recommandations suivantes :

Recommandation 2.2/1 — Gérer les risques de sécurité liés aux technologies et concepts aéronautiques nouveaux et en évolution

Il est recommandé que les États :

- a) renforcent le partage et l'échange des informations, des difficultés, des approches réglementaires et des pratiques exemplaires avec les groupes d'experts compétents et dans le cadre des symposiums et des conférences de l'OACI, concernant l'introduction en sécurité des technologies et concepts aéronautiques nouveaux et en évolution ;
- b) et le secteur reconnaissent que les aéronefs nouveaux et en évolution doivent respecter les dispositions en vigueur visant à assurer la sécurité de la navigation aérienne internationale, et définissent et mettent en œuvre les mesures nécessaires pour faciliter l'intégration en sécurité et en temps utile des technologies et concepts aéronautiques nouveaux et en évolution ;
- c) en coordination avec le secteur, déploient des efforts communs pour résoudre les problèmes émergents soulevés par les éclairages dangereux présents dans le voisinage des aérodromes, et élaborent et mettent en place des stratégies pour l'évaluation et l'atténuation des risques correspondants ;

- d) établissent, par l'intermédiaire de mécanismes régionaux appropriés, des cadres réglementaires régionaux harmonisés et des systèmes interoperables visant à assurer une véritable intégration des systèmes d'aéronefs non habités, selon qu'il convient ;

Il est recommandé que l'OACI :

- e) de concert avec les États et le secteur, détermine comment mieux établir le dialogue avec les innovateurs en aviation afin de tirer parti d'un plus large éventail d'expériences et de compétences pour l'introduction en sécurité des technologies et concepts aéronautiques nouveaux et en évolution ;
- f) soutienne l'intégration en sécurité des technologies et concepts arrivés à maturité qui présentent un intérêt mondial, en élaborant des normes et des pratiques recommandées, selon les besoins, et en apportant les modifications minimales nécessaires aux dispositions existantes afin de faciliter l'intégration mondiale ;
- g) élabore des orientations destinées à aider les États à déterminer les dangers et à gérer les risques de sécurité liés aux questions émergentes en vue de la mise en œuvre en sécurité de la mobilité aérienne avancée, y compris l'exploitation des aéronefs électriques à décollage et atterrissage verticaux ;
- h) examine comment les méthodes et outils de détermination des dangers et d'évaluation des risques fondés sur la pensée systémique peuvent être utilisés pour soutenir davantage la gestion des risques de sécurité et traiter les interdépendances entre les différents types de risque rencontrés dans les divers domaines (sécurité, sûreté, facilitation, environnement, économie, etc.), avec la participation des groupes d'experts compétents de l'OACI, et pour encourager la collaboration entre ces différents domaines ;
- i) élabore des orientations sur la gestion des risques liés aux éclairages dangereux présents dans les environnements aéroportuaires.

Recommandation 2.2/2 — S'occuper du brouillage du système mondial de navigation par satellite et de la planification des interventions d'urgence

Il est recommandé que les États :

- a) veillent à ce que le problème du brouillage radiofréquence du système mondial de navigation par satellite fasse l'objet de mesures efficaces d'atténuation basées sur les mesures élaborées par l'OACI et le secteur, y compris la nécessité de maintenir un réseau suffisant d'aides à la navigation conventionnelles pour assurer la sécurité de l'exploitation, ainsi qu'une capacité suffisante de l'espace aérien durant les périodes de brouillage du système mondial de navigation par satellite ;
- b) par l'intermédiaire des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, élaborent des mécanismes régionaux de notification concernant le système mondial de navigation par satellite afin d'apprécier, dans la mesure du possible, la situation sur le plan opérationnel des zones géographiques touchées, comme le décrit le *Manuel du système mondial de navigation par satellite (GNSS)* (Doc 9849) ;

- c) travaillent avec le secteur pour trouver des moyens de renforcer la résilience des systèmes d'aéronef en cas de brouillage radiofréquence et pour fournir des orientations sur la détection du brouillage intentionnel ou du leurrage du système mondial de navigation par satellite et maintenir la sécurité et l'efficacité de l'exploitation des aéronefs en cas d'anomalie de fonctionnement du système ;
- d) examinent les listes minimales d'équipements d'aéronefs pour assurer la compatibilité avec les réseaux opérationnels minimaux mis en œuvre par les États ;

Il est recommandé que l'OACI :

- e) poursuive son évaluation des incidences du brouillage du système mondial de navigation par satellite sur la sécurité de l'aviation et la continuité de l'exploitation des vols civils et définisse des mesures d'atténuation adaptées, tout en rappelant aux États les obligations qui leur incombent ;
- f) élabore une trousse de mise en œuvre normalisée destinée à aider et à guider les États dans la mise en œuvre de mesures efficaces d'atténuation du brouillage radiofréquence du système mondial de navigation par satellite, y compris l'optimisation et la rationalisation des aides à la navigation conventionnelles, eu égard aux conditions locales, afin d'assurer la continuité de la prestation des services de navigation aérienne ;
- g) élabore des orientations relatives à l'échange d'informations sur le brouillage du GNSS et à la coordination civilo-militaire en cas de brouillage préjudiciable du système mondial de navigation par satellite causé ou détecté par les autorités militaires ;
- h) élabore des recommandations sur l'harmonisation au niveau mondial des listes minimales d'équipements d'aéronefs pour veiller à ce que les infrastructures de navigation aérienne fournies puissent être utilisées par les usagers de l'espace aérien en fonction des capacités dont disposent les services de la circulation aérienne.

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

2.3 : Édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

2.37 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/8, présentée par le Secrétariat, qui contient des propositions relatives à l'évolution du GASP, y compris la liste des questions de sécurité mondiales à intégrer dans le projet d'édition 2026-2028 du GASP ; l'actualisation des objectifs et des cibles du GASP ; ainsi que l'examen de la structure du GASP, les éléments indicatifs et les outils connexes, à approuver en principe par la Conférence.

Défis organisationnels mondiaux

2.38 La Conférence examine les notes de travail suivantes qui portent sur le projet d'édition 2026-2028 du GASP et plus particulièrement les défis organisationnels mondiaux : la note AN-Conf/14-WP/97, présentée par le Japon et coparrainée par l'Australie, les Philippines, la Thaïlande et l'ACI ; et la note AN-Conf/14-WP/109, présentée par le Canada, avec le coparrainage des États contractants de la région Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes⁶ et ceux de la région Amérique du Sud⁷.

2.39 Elle convient de la nécessité de continuer de faire évoluer le GASP, en s'attaquant aux défis organisationnels mondiaux pour améliorer la sécurité de l'aviation dans toutes les régions, notamment : la nécessité pour les États et le secteur de partager les meilleures pratiques afin de renforcer la culture de la sécurité, surtout en ce qui a trait à la promotion de la sécurité et à la protection des données ; de favoriser des approches collaboratives et le partage de programmes (par exemple, au moyen d'équipes de sécurité collaboratives) qui renforcent la collaboration aux niveaux régional et national ; et d'élargir l'utilisation des programmes d'évaluation et de partage de données sur la sécurité mis en place par le secteur.

Risques de sécurité opérationnelle au niveau mondial

2.40 La Conférence examine les notes de travail suivantes qui portent sur le projet d'édition 2026-2028 du GASP, et particulièrement sur les risques de sécurité opérationnelle au niveau mondial : la note AN-Conf/14-WP/19, présentée par le Brésil, Singapour, le Royaume-Uni, l'ACI, la CANSO, la Fondation pour la sécurité des vols, l'IATA, l'IFALPA et l'IFATCA ; la note AN-Conf/14-WP/91, présentée par le Japon ; la note AN-Conf/14-WP/149, présentée par la République de Corée ; la note AN-Conf/14-WP/98, présentée par le Japon et Singapour, avec le coparrainage des Philippines, de la Thaïlande, de l'ACI et de l'IATA ; et la note An-Conf/14-WP/88, présentée par la CANSO et l'IFATCA.

2.41 Elle convient de la nécessité de continuer de concentrer les efforts mondiaux sur la sécurité des pistes, principalement la prévention des sorties de piste et des incursions sur piste, ainsi que les collisions en vol, dans le cadre des catégories d'événement à risque élevé dans le monde classées par priorité dans le GASP. De plus, Elle appuie l'inclusion des rencontres de turbulences comme l'une des catégories d'événement supplémentaires, faisant partie des risques de sécurité opérationnelle à l'échelle mondiale définis dans l'édition 2026-2028 du GASP. Elle constate aussi la nécessité de mettre en œuvre des stratégies d'atténuation, notamment la diffusion et la disponibilité de comptes rendus en vol spéciaux à jour, d'autres améliorations des prévisions météorologiques pour la turbulence en air clair, et un moyen de recueillir et de partager des données sur les turbulences entre les États et le secteur.

2.42 De plus, la Conférence convient de la nécessité de déployer des efforts mondiaux en matière de gestion des risques de sécurité opérationnelle afin de se concentrer sur la mesure plus proactive de la performance de sécurité et sur les indicateurs de performance de sécurité, en allant plus loin que la conformité réglementaire, les considérations en matière de facteurs humains et le partage des meilleures pratiques.

2.43 Elle note les progrès accomplis dans le cadre du programme de sécurité des pistes de l'OACI, en collaboration avec les partenaires du programme de sécurité des pistes, notamment la publication de la seconde édition du Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes (GRSAP), le Plan d'action mondial pour la prévention des sorties de piste (GAPPRE) et le Plan d'action mondial pour la prévention des incursions sur piste (GAPPRI).

Propositions pour l'édition 2026-2028 du GASP

2.44 La Conférence appuie largement les changements proposés pour le projet d'édition 2026-2028 du GASP et convient de la nécessité, pour le groupe d'experts concerné, d'examiner des moyens adaptés de prendre en compte les contributions de la Conférence et du questionnaire en ligne sur la mise à jour du GASP, en vue de l'approbation ultérieure du Plan à la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI.

2.45 Il est pris note des notes d'information fournies par le Canada et coparrainées par l'Australie et le Royaume-Uni (AN-Conf/14-WP/107), le Brésil (AN-Conf/14-WP/188), le Japon

(AN-Conf/14-WP/93), le Venezuela (République bolivarienne du) (AN-Conf/14-WP/157), par l'ICCAIA et l'IFALPA, coparrainées par l'IBAC (AN-Conf/14-WP/27) et l'ISASI (AN-Conf/14-WP/31).

2.46 À l'issue des délibérations, la Conférence convient de la recommandation suivante :

Recommandation 2.3/1 — Projet d'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP, Doc 10004)

Il est recommandé que les États :

- a) conviennent d'inclure les objectifs et les cibles proposés dans le projet d'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde ;
- b) approuvent, en principe, les changements proposés, y compris le choix de catégories mondiales d'événements à risque élevé, pour le projet d'édition 2026-2028 du Plan ;

Il est recommandé que l'OACI :

- c) prenne en considération les contributions de la Conférence ainsi que les réponses au questionnaire en ligne sur la mise à jour du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde pour la révision de l'édition 2026-2028 du Plan, en vue de son approbation ultérieure à la 42^e session de l'Assemblée.

Recommandation 2.3/2 — Les rencontres de turbulences, risque de sécurité opérationnelle à l'échelle mondiale

Il est recommandé que les États :

- a) mettent en commun leurs expériences et leurs pratiques exemplaires en matière de rencontre de turbulences ;
- b) mettent en place des mécanismes visant à accroître le nombre de comptes rendus en vol disponibles, notamment les comptes rendus en vol spéciaux et en particulier ceux qui sont établis régulièrement et qui contiennent des informations quantitatives sur les turbulences ;

Il est recommandé que l'OACI :

- c) trouve des solutions visant à recueillir des données relatives aux turbulences auprès des États membres et des parties prenantes du secteur et à les leur communiquer afin d'assurer un suivi actif du risque de turbulences à l'échelle mondiale ;
- d) se penche sur la nécessité d'adopter des dispositions supplémentaires afin d'améliorer la collecte et la diffusion de données relatives aux turbulences auprès des États et des parties prenantes du secteur ;
- e) en collaboration avec les communautés scientifiques et météorologiques, étudie des moyens de renforcer les modèles de prévision des turbulences en air clair et de resserrer le champ de probabilité.

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***Optimisation de l'espace aérien*

3.1 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/10, présentée par le Secrétariat, qui met en avant une initiative tendant à focaliser l'attention sur la mise en œuvre sans discontinuité de séparations longitudinales de 55,5 km (30 NM) ou moins dans l'espace aérien océanique et isolé, et de 19 km (10 NM) ou moins ailleurs, afin d'améliorer l'efficacité opérationnelle du système mondial de navigation aérienne. L'amélioration de l'ATM est souvent entravée par l'application de minimums de séparation différents de part et d'autre des limites des régions d'information de vol, ou de minimums de séparation incompatibles avec ceux qui sont normalement appliqués dans les régions ou sous-régions. Apportant un large soutien à la proposition, en tant que contribution à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme de l'OACI pour l'aviation internationale, la Conférence note le rôle principal qui serait joué par les PIRG, en favorisant la collaboration et en élaborant des plans d'action régionaux afin d'optimiser les flux de trafic, comme indiqué dans la note AN-Conf/14-WP/82, présentée par Oman.

3.2 La note AN-Conf/14-WP/9, présentée par le Secrétariat, propose une étude de faisabilité pour étudier les avantages potentiels d'un programme d'audit indépendant, objectif et cohérent sur l'efficacité de la navigation aérienne. Elle rappelle que l'USOAP-CMA et l'audit de sûreté axé sur la conformité ont concouru à la mise au point de plans d'actions correctives et de stratégies d'assistance pouvant servir de base à l'obtention de financements et à l'établissement de priorités pour les projets de mise en œuvre.

3.3 La Conférence se déclare favorable à cette étude, étant entendu que celle-ci devrait déterminer s'il faudrait qu'un tel programme prenne la forme d'un audit ou bien d'un autre type de mécanisme, comme une « évaluation » ou une analyse des lacunes de la gestion des flux de trafic aérien. L'étude devrait également se pencher sur la question de savoir s'il conviendrait que son champ d'application soit en rapport avec la complexité des opérations aériennes dans chaque État, chercher à établir si la participation de tous les États s'imposerait forcément, et envisager comment tirer parti des mécanismes déjà en place pour faciliter le suivi de la gestion du trafic aérien. La Conférence estime que, préalablement au lancement d'une telle étude, l'OACI devrait tenir compte de ce qu'elle impliquerait à son niveau en termes de budget et de charge de travail, s'assurer qu'elle ne ferait pas double emploi et prendre dûment en considération les enseignements tirés de l'USOAP et du Programme universel d'audits de sûreté (USAP).

3.4 La Conférence souligne également que l'étude devrait examiner les moyens de garantir directement que soient financés et privilégiés les projets soutenant le renforcement des capacités, la formation du personnel et la mise en œuvre et la modernisation des infrastructures et des systèmes de gestion du trafic aérien, pour contribuer aux initiatives interrégionales destinées à aider les États et les régions à renforcer leurs dispositifs dans ce domaine.

3.5 La Conférence insiste par ailleurs sur le fait qu'il importe d'associer à la réalisation de l'étude les États et les organisations internationales, notamment la CANSO, l'IATA, l'IBAC et la Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien (IFATCA), et de les tenir informés de son avancement.

3.6 Les notes AN-Conf/14-WP/40, présentée par les Émirats arabes unis, et AN-Conf/14-WP/74, présentée par l'IATA, l'IBAC et l'IFATCA, portent sur la possibilité d'établir un cadre relatif aux procédures minimales en matière de niveau de service au-dessus de l'espace aérien océanique et isolé, en complément des notes AN-Conf/14-WP/10 et AN-Conf/14-WP/9. La Conférence reconnaît qu'une

application uniforme des minimums de séparation réduirait les goulets d'étranglement et améliorerait la sécurité et l'efficacité de la navigation aérienne, conformément aux objectifs du Projet 30/10, mais estime toutefois que les solutions modernes de gestion du trafic aérien devraient également être appliquées à de vastes portions de l'espace aérien qui présentent des caractéristiques similaires en termes de circulation. Il s'agit notamment de l'ATFM, de la FUA, de l'espace aérien avec libre choix de routes (FRA) et de la coopération civilo-militaire. La Conférence est consciente que de telles initiatives devraient se fonder sur les besoins d'un large échantillon de la communauté aéronautique, et qu'il pourrait donc être nécessaire d'envoyer des questionnaires aux parties intéressées.

Opérations basées sur trajectoire

3.7 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/60, présentée par la Hongrie au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹, les autres États membres de la CEAC², EUROCONTROL et Singapour, qui préconise une approche proactive et orchestrée à l'échelle mondiale pour l'élaboration et la mise en œuvre d'opérations basées sur trajectoire (TBO), couvrant tous les processus d'ATM qui s'appuient ou ont un impact sur les trajectoires de vol. Elle se penche ensuite sur la note AN-Conf/14-WP/48, présentée par la Chine, les États-Unis, l'Indonésie, le Japon, la Nouvelle-Zélande, la République de Corée, Singapour, la Thaïlande et la CANSO, qui traite d'une initiative de la région Asie-Pacifique visant à déterminer la marche à suivre pour concrétiser le concept de TBO. La Conférence examine également la note AN-Conf/14-WP/70, présentée par le Brésil, la Chine, les États-Unis, le Japon, Singapour et la Thaïlande, qui décrit une étude en cours sur les objectifs de performance des TBO et les KPI y afférents.

3.8 La Conférence note les avantages des TBO pour améliorer la prévisibilité des mouvements d'aéronefs et l'efficacité des vols, ainsi que pour augmenter l'utilisation de l'espace aérien disponible et de la capacité des aéroports disponible et la flexibilité des exploitants. Elle estime que ces avantages contribueraient en effet à la réalisation du LTAG de l'OACI pour l'aviation internationale, à savoir la réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici 2050. Tout en sachant que le niveau de préparation à la mise en œuvre des TBO varierait selon les États et les régions, la Conférence insiste sur l'importance de bien préparer et coordonner ces opérations afin d'en tirer des avantages plus substantiels et immédiats. En conséquence, elle conclut à la nécessité pour l'OACI d'élargir son programme de travail afin de mieux planifier et synchroniser l'élaboration et l'application de tous les instruments d'habilitation des TBO. La Conférence souligne en outre que, tandis que l'OACI poursuit ses efforts d'harmonisation de la mise en œuvre aux niveaux régional et mondial, les États et les PIRGS devraient se concentrer sur la planification et l'emploi d'instruments d'habilitation des TBO qui soient éprouvés et pertinents, tels que la gestion des informations à l'échelle du système (SWIM) et les vols et courants de trafic — Informations pour un environnement collaboratif (FF-ICE).

3.9 En traitant d'instruments d'habilitation spécifiques, la Conférence apporte également un large soutien aux actions proposées en ce qui concerne l'élaboration de dispositions pour la synchronisation automatisée des trajectoires air-sol, ainsi qu'à l'étude de l'évolution potentielle de la politique de fourniture de services contenue dans le Concept opérationnel d'ATM mondiale (Doc 9854), qui pourrait générer les incitations nécessaires à l'appui d'une transition rapide vers les TBO. S'agissant des recommandations relatives aux orientations de l'OACI sur les KPI, qui figurent dans la note AN-Conf/14-WP/70, elle décide de les transmettre au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour examen dans le cadre de l'avancement de l'élaboration des directives sur les TBO et de l'actualisation du cadre de performance du GANP. La Conférence accueille avec satisfaction les initiatives visant à étudier les mesures de performances applicables aux TBO et met l'accent sur l'importance d'une collaboration active entre les États et le secteur, particulièrement au niveau régional. Elle encourage les États et les parties prenantes du secteur à communiquer les résultats de ces études à l'OACI par l'intermédiaire de(s) groupe(s) d'experts compétent(s) ou du processus de gestion du changement du GANP.

3.10 Pour ce qui se rapporte à l'élimination progressive des dispositions relatives au plan de vol de l'OACI, communément appelé FPL2012, la Conférence note que les discussions arriveraient à leur terme au titre du point 3.2 de l'ordre du jour.

Classification de l'espace aérien et promotion des possibilités de délégation de l'espace aérien

3.11 La note AN-Conf/14-WP/94, présentée par le Japon, traite des mesures disponibles pour améliorer la capacité de l'espace aérien et accroître les économies de carburant grâce à la création d'un espace aérien avec libre choix de routes. En liaison avec la note AN-Conf/14-WP/38, présentée par les Émirats arabes unis, elle précise qu'il peut être bon à cet effet d'envisager une reconfiguration de l'espace aérien et de collaborer avec les États voisins et les régions alentour. Jugeant que l'expansion du FRA par-delà les frontières de l'espace aérien devrait renforcer l'efficacité opérationnelle, la Conférence s'accorde à dire que la question de savoir si de nouvelles dispositions et des éléments indicatifs supplémentaires de l'OACI sont nécessaires pour faciliter une mise en œuvre harmonisée des initiatives de FRA devrait être renvoyée au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour un examen plus approfondi.

3.12 La note AN-Conf/14-WP/39, présentée par les Émirats arabes unis, porte sur la mise en œuvre de zones obligatoires de diffusion comme méthode pour renforcer la sécurité dans des espaces aériens complexes. Bien que l'obligation de diffusion par les aéronefs soumis aux règles de vol à vue dans l'espace aérien de classe G diffère des dispositions relatives à la classification de l'espace aérien figurant dans l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, la Conférence décide de renvoyer la question au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour examen en liaison avec les travaux en cours sur l'applicabilité et l'évolution des règles de vol découlant de la 41^e session de l'Assemblée.

3.13 La note AN-Conf/14-WP/89, présentée par la CANSO, propose que l'OACI dispense une assistance plus robuste et plus structurée pour les arrangements de services transfrontières, afin d'aider les États à en évaluer les avantages, et fournisse des indications sur la meilleure façon de les établir. Ces arrangements peuvent prendre les formes suivantes : a) petits ajustements aux frontières de l'espace aérien entre États voisins ; b) un seul fournisseur de services de navigation aérienne gérant la circulation aérienne sur plus d'un État (se concentrant parfois sur l'espace aérien supérieur) ; c) création d'une toute nouvelle entité pour fournir des services de navigation aérienne sur plusieurs États. La note présente plusieurs exemples d'arrangements de ce type qui ont déjà produit des résultats notables, parfois durant plusieurs décennies, mais un manque d'orientations entrave la reproduction de ces configurations centralisées de l'espace aérien. La note AN-Conf/14-WP/115, présentée par l'ITF, souligne les avantages des opérations transfrontières des services de navigation aérienne, et précise qu'une telle sectorisation peut être dynamique ou fluide. Elle propose la création d'un cadre intégrant des normes complémentaires et d'autres garanties, mais la Conférence rappelle qu'il existe des délégations réussies de l'espace aérien, qui témoignent de l'utilité des dispositions actuelles de l'OACI qui sont énoncées dans les Annexes.

Activités de transport spatial

3.14 La Conférence examine : la note AN-Conf/14-WP/58, présentée par la Hongrie au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹, les autres États membres de la CEAC², EUROCONTROL, ainsi que la Bolivie (État plurinational de), le Chili, le Costa Rica, Cuba, l'Équateur, le Honduras et le Mexique, avec le parrainage de l'Égypte, des Émirats arabes unis et de la Libye ; la note AN-Conf/14-WP/17, présentée par les États-Unis d'Amérique et la Nouvelle-Zélande, avec le parrainage du Japon et de la République de Corée ; la note AN-Conf/14-WP/110, présentée par le Chili, avec le parrainage de 20 États membres de la CLAC³ ; la note AN-Conf/14-WP/72, présentée par l'IATA, l'IBAC et l'IFATCA. Ces notes soulignent la nécessité de redéfinir les priorités du programme de travail pour la prochaine période triennale afin de soutenir la croissance des industries de l'espace aérien supérieur et du transport spatial, d'améliorer la coordination mondiale des activités de transport spatial et d'appuyer la réalisation d'objectifs à plus long terme comme la promotion d'une coopération robuste entre les secteurs de l'espace et de l'aviation. Elles abordent également le besoin d'élaborer des éléments indicatifs concernant l'intégration des activités spatiales dans l'espace aérien, et insistent sur l'importance de comprendre la rentrée dans l'espace des débris spatiaux et des objets spatiaux non contrôlés. La Conférence accueille favorablement ces notes, tout en soulignant que les activités de transport spatial sont distinctes de l'exploitation de l'espace aérien supérieur (HAO). Elle fait ainsi observer, par exemple, que les véhicules spatiaux ne répondent pas à la définition d'un « aéronef » et que, par conséquent, l'intégration de ces opérations dans l'espace aérien devrait faire l'objet de travaux distincts à l'OACI. La Conférence reconnaît que l'augmentation sensible du volume des opérations de transport spatial justifie que les États membres et l'OACI se penchent sur les questions d'efficacité de l'espace aérien qui sont connues, notamment l'élaboration d'éléments indicatifs appropriés. Ces questions comprennent la coordination des NOTAM, la communication entre les parties prenantes dans le cadre d'opérations spécifiques, mais aussi la collaboration permanente qui s'impose, les consultations, le partage des meilleures pratiques, les préoccupations en matière d'ATFM et, à l'exception des données télémétriques, le partage de données pour des informations en temps réel sur l'état de l'espace aérien. La Conférence estime qu'il faut maintenir la collaboration, et éventuellement organiser des manifestations conjointes, avec le Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique, le Bureau des affaires spatiales de l'Organisation des Nations Unies (UNOOSA) et d'autres organismes des Nations Unies, selon que de besoin, tout en reconnaissant que le droit aérien et le droit de l'espace sont soumis à des régimes juridiques différents.

Exploitation de l'espace aérien supérieur

3.15 Les notes AN-Conf/14-WP/131, présentée par l'Arabie saoudite, et AN-Conf/14-WP/104, présentée par les États-Unis, engagent l'OACI à faire une priorité de l'exploitation de l'espace aérien supérieur dans son programme de travail et à y inclure des solutions globales pour assurer la séparation dans de bonnes conditions de sécurité des aéronefs lorsqu'ils montent vers l'espace aérien supérieur, en redescendent et y évoluent.

3.16 La Conférence soutient les notes de travail, rappelant qu'elles sont alignées – et fournissent de plus amples informations – sur les décisions prises par l'Assemblée à sa 41^e session et les recommandations issues de la treizième Conférence de navigation aérienne. Elle insiste sur le fait qu'il importe d'adopter une approche globale de l'HAO, y compris une vision et un concept général, aux fins de l'élaboration progressive de dispositions relatives à la gestion de la séparation, à la planification des mesures d'exception, ainsi qu'aux méthodes d'évaluation et de suivi des risques, notamment pour les descentes incontrôlées de véhicules exploités dans l'espace aérien supérieur.

3.17 La Conférence réaffirme la nécessité de poursuivre la collaboration avec les autres organismes des Nations Unies, selon qu'il convient.

Système de renforcement au sol et système de renforcement satellitaire

3.18 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/127, présentée par la République dominicaine et parrainée par 19 États membres de la CLAC⁸, dans laquelle il est proposé d'envisager l'inclusion de nouveaux codes NOTAM pour désigner le segment sol du système de renforcement au sol (GBAS) de catégories I, II et III. Notant que la diffusion d'informations concerne l'état opérationnel du système, la Conférence remet en question la nécessité de modifier les codes ; toutefois, elle est convenue de renvoyer ces travaux au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour un examen plus approfondi.

3.19 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/128, présentée par la République dominicaine avec le parrainage de 19 États membres de la CLAC⁶, qui fait ressortir l'importance du SBAS comme un outil de navigation de précision pour les approches aux instruments. La Conférence est favorable au développement du SBAS et encourage le développement plus poussé de procédures aux instruments. Les travaux en cours relatifs au développement du SBAS sont notés, et il est convenu de renvoyer la note de travail au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour un examen plus approfondi.

Autres questions de gestion du trafic aérien

3.20 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/139, présentée par la Colombie, qui préconise l'élaboration de règlements et de normes supplémentaires pour appuyer la mise en œuvre mondiale des services numériques de trafic aérien pour les aéroports (DATS) et des tours de télécontrôle. Elle note que les dispositions et les éléments indicatifs nécessaires de l'OACI relatifs aux DATS sont en cours d'élaboration et convient de renvoyer la note au(x) groupe(s) d'experts compétent(s). La Conférence demande que les groupes d'experts prennent en considération les aspects relatifs à la cybersécurité, de même que l'incidence des DATS et des tours de télécontrôle sur la sécurité des vols, les vols transfrontières et d'urgence, l'équipage des aéronefs, la gestion du carburant et la formation et les licences des contrôleurs de la circulation aérienne. En ce qui concerne l'élaboration de normes pour la certification et la validation des fournisseurs de systèmes de DATS, la Conférence convient aussi de renvoyer la proposition aux groupes d'experts compétents, tout en notant le stade précoce du développement et l'évolution constante des technologies des DATS

3.21 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/54, révision n° 2, qui porte sur la gestion des risques d'impacts fauniques, présentée par l'Australie, l'Azerbaïdjan, le Brésil, le Cambodge, les Fidji, l'Inde, l'Indonésie, la Nouvelle-Zélande, le Pakistan, les Philippines, le Royaume-Uni, Singapour, la Thaïlande, l'Association internationale du transport aérien (IATA), l'ACI et la Fondation pour la sécurité des vols (FSF). Elle convient que les occasions de réduire les risques associés aux oiseaux et autres risques d'impacts fauniques par l'application de nouvelles méthodes et technologies devraient être prises en considération par des experts issus de disciplines variées afin d'élaborer, selon qu'il convient, des orientations systémiques sur les meilleures pratiques en matière de gestion des risques et périls animaliers et de sécurité des vols. Sur cette base, la Conférence convient de renvoyer le contenu de la note au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour un examen plus approfondi.

3.22 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/68, présentée par la Chine, et note les efforts engagés pour promouvoir l'élaboration et la mise en œuvre de la prise de décision en collaboration aux aéroports et le partage des expériences à cet égard. Elle convient de renvoyer le contenu de la note, qui préconise l'actualisation des orientations de l'OACI, en particulier le *Manuel sur une gestion collaborative des flux de trafic aérien* (Doc 9971), et le partage d'informations sur des projets de mise en œuvre qui ont abouti, aux groupes d'experts compétents pour un examen plus approfondi.

3.23 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/119, présentée par le Japon et Singapour, qui fait ressortir l'incidence des activités ATM sur la réduction des émissions à l'appui du LTAG. On lui

rappelle que les travaux sont déjà en cours dans ce domaine, en particulier un examen des orientations relatives aux opérations en montée continue et en descente continue, et elle convient de renvoyer le contenu de la note au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour un examen plus approfondi.

3.24 Il est pris acte des notes d'information présentées par : le Brésil (AN-Conf/14-WP/189, AN-Conf/14-WP/190, AN-Conf/14-WP/191 et AN-Conf/14-WP/192) ; le Brésil avec l'appui des États-Unis et des États membres de la CLAC⁹ (AN-Conf/14-WP/133) ; le Chili avec l'appui de 20 États membres de la CLAC³ (AN-Conf/14-WP/111 et AN-Conf/14-WP/112) ; la Chine (AN-Conf/14-WP/174, AN-Conf/14-WP/175, AN-Conf/14-WP/181, AN-Conf/14-WP/182, AN-Conf/14-WP/183 et AN-Conf/14-WP/184) ; la Chine, Singapour et la Thaïlande (AN-Conf/14-WP/69) ; la Chine et la Thaïlande avec le coparrainage de Singapour (AN-Conf/14-WP/178) ; la Chine avec le coparrainage de la République démocratique populaire lao (AN-Conf/14-WP/177) ; la République dominicaine avec l'appui de 19 États membres de la CLAC⁸ (AN-Conf/14-WP/129) ; l'Afrique du Sud (AN-Conf/14-WP/204 et AN-Conf/14-WP/205) ; l'Espagne (AN-Conf/14-WP/162) ; les Émirats arabes unis (AN-Conf/14-WP/42, AN-Conf/14-WP/43, AN-Conf/14-WP/45, AN-Conf/14-WP/46, AN-Conf/14-WP/47, AN-Conf/14-WP/169 et AN-Conf/14-WP/171) ; le Royaume-Uni (AN-Conf/14-WP/165) ; le Royaume-Uni et les États-Unis (AN-Conf/14-WP/203) ; les États-Unis (AN-Conf/14-WP/200) ; l'Uruguay avec l'appui de 20 États membres de la CLAC¹⁰ (AN-Conf/14-WP/156) ; le Venezuela (République bolivarienne du) (AN-Conf/14-WP/18 et AN-Conf/14-WP/30) ; la CAFAC au nom de 54 États membres⁵ (AN-Conf/14-WP/85) ; l'ATAG, l'ACI, la CANSO, l'IATA, l'IBAC, l'ICCAIA, l'IFATCA et l'IFALPA (AN-Conf/14-WP/51) ; la CANSO et l'IFATCA (AN-Conf/14-WP/35) ; la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA) au nom du Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua (AN-Conf/14-WP/50) ; l'IATA (AN-Conf/14-WP/81) ; l'IATA et l'IBAC (AN-Conf/14-WP/80).

3.25 À l'issue de ses délibérations, la Conférence approuve les recommandations suivantes :

Recommandation 3.1/1 — Projet 30/10 – Mise en œuvre optimisée des minimums de séparation longitudinale

Il est recommandé que les États :

- a) dans le cadre des processus des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, collaborent activement avec les États voisins pour mettre en œuvre le Projet 30/10 – mise en œuvre de séparations longitudinales de 55,5 km (30 NM) ou moins dans l'espace aérien océanique et isolé, et de 19 km (10 NM) ou moins ailleurs ;

Il est recommandé que l'OACI :

- b) par l'intermédiaire des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, élabore des plans d'action régionaux pour la mise en œuvre du Projet 30/10 ;
- c) suive et soutienne la collaboration interrégionale en vue d'une mise en œuvre harmonisée du Projet 30/10 ;
- d) envisage d'autres procédures minimales en matière de niveau de service, présentées dans un cadre, qui seront mises en œuvre dans l'espace aérien océanique et isolé.

Recommandation 3.1/2 — Étude de faisabilité de la mise en place d'un programme d'efficacité de la navigation aérienne de l'OACI

Il est recommandé que l'OACI entreprenne une étude sur la faisabilité de la mise en place d'un programme d'audit de l'efficacité de la navigation aérienne de l'OACI, ou une autre initiative adaptée, en faisant appel à la participation d'États et d'organisations internationales tout au long du processus.

Recommandation 3.1/3 — Faciliter la mise en œuvre d'opérations basées sur trajectoire

Il est recommandé que les États :

- a) et les régions accélèrent la mise en œuvre d'instruments d'habilitation d'opérations basées sur trajectoire qui sont considérés comme étant arrivés à maturité et pertinents ;
- b) aident l'OACI à accélérer son programme de travail sur les opérations basées sur trajectoire et leurs instruments d'habilitation notamment l'élaboration d'un plan et d'un échéancier pour leur mise en œuvre ;

Il est recommandé que l'OACI :

- c) élabore et tienne à jour un programme des travaux qui couvre toute la gamme des opérations basées sur trajectoire ;
- d) élabore des dispositions et des orientations sur la synchronisation automatisée des données de trajectoires air-sol ;
- e) étudie la nécessité de faire évoluer la politique de priorisation des services, à l'appui de la mise en œuvre des opérations basées sur trajectoire.

Recommandation 3.1/4 — Espace aérien avec libre choix de routes

Il est recommandé que les États :

- a) collaborent activement avec les États voisins pour mettre en œuvre l'espace aérien avec libre choix de routes ;

Il est recommandé que l'OACI :

- b) élabore des dispositions et des éléments indicatifs pour appuyer la mise en œuvre harmonisée de l'espace aérien avec libre choix de routes, y compris la mise en œuvre entre frontières et régions de l'espace aérien.

Recommandation 3.1/5 — Délégation de la responsabilité de la fourniture des services de la circulation aérienne

Il est recommandé que l'OACI élabore un cadre pour appuyer les États qui envisagent la délégation de la responsabilité de la fourniture des services de la circulation aérienne

Recommandation 3.1/6 — Assurer l'intégration sûre des activités de transport spatial dans le système de l'espace aérien

Il est recommandé que l'OACI :

- a) travaille avec les États membres et les organisations internationales à définir, à compiler et à publier des pratiques optimales, selon que de besoin, relativement à la sécurité et à l'efficacité de la navigation aérienne des aéronefs aux côtés des activités de transport spatial ;
- b) élabore des éléments indicatifs pour les fournisseurs de services de navigation aérienne portant sur l'intégration des activités de transport spatial, notamment la diffusion des NOTAM, la communication avec les parties prenantes associées à des opérations spécifiques, la gestion des courants de trafic aérien, et le partage de données pour des actualisations en temps réel sur la situation de l'espace aérien, à l'exclusion des données de télémétrie des véhicules de lancement.

Recommandation 3.1/7 — Vols dans l'espace aérien supérieur

Il est recommandé que l'OACI :

- a) définisse une vision d'ensemble et un concept global pour les vols dans l'espace aérien supérieur, notamment l'approbation réglementaire, les responsabilités de coordination et la responsabilité, qui seront intégrés dans son programme des travaux pour le prochain triennat ;
- b) élabore, en coordination avec les organisations internationales concernées, des dispositions relatives au transit sûr et efficace des aéronefs dans l'espace aérien contrôlé et la gestion de la séparation dans l'espace aérien supérieur, notamment les procédures de gestion du trafic aérien, la planification des procédures d'exception et les méthodes d'évaluation et de suivi des risques, notamment pour les descentes non contrôlées de véhicules évoluant dans l'espace aérien supérieur.

Point 3 : Amélioration de la performance du système de navigation aérienne
3.2 : Abandon progressif des anciens systèmes*Optimisation et/ou abandon progressif des anciens systèmes*

3.26 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/96, présentée par le Japon, qui souligne la nécessité d'avoir une méthode définie à l'échelle mondiale pour optimiser l'utilisation des anciens systèmes. Consciente des difficultés auxquelles les États sont confrontés et des avantages d'innover dans le système de l'aviation, particulièrement dans le domaine des communications, de la navigation et de la surveillance (CNS), la Conférence convient que l'OACI devrait envisager d'inclure l'optimisation de l'utilisation des anciens systèmes dans la feuille de route technologique CNS, en faisant fond sur le concept de réseau opérationnel minimum CNS d'une manière qui soit harmonisée à l'échelle mondiale. Elle souligne aussi l'importance d'assurer une harmonisation avec le GANP et de prendre en compte les besoins locaux en matière de résilience des systèmes de navigation aérienne.

3.27 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/41, présentée par les Émirats arabes unis, qui souligne les avantages de systèmes ATM modernes au regard d'anciens systèmes encore en service, et

plaide en faveur de l'abandon progressif de ces anciens systèmes afin de renforcer l'efficacité, la sécurité et la durabilité de la navigation aérienne mondiale. Après avoir noté que les dispositions de l'OACI relatives à l'interruption des services et à la planification des mesures d'exception restent applicables, la Conférence encourage les États à adopter un plan de mise en œuvre progressive pour faire la transition vers des systèmes ATM modernes. Elle convient de la nécessité d'un cadre mondial pour guider l'abandon progressif des anciens systèmes, et d'une plateforme de mise en commun des connaissances pour faciliter l'échange des meilleures pratiques et des enseignements tirés de l'expérience, et rappelle en même temps le rôle important que joue l'OACI dans le soutien à la mise en œuvre.

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 FPL2012

3.28 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/11, présentée par le Secrétariat, qui fait le point sur l'élaboration de dispositions mondiales et d'éléments indicatifs pour soutenir la mise en œuvre facultative des services FF-ICE. La note met en relief les difficultés potentielles associées à une période prolongée d'opérations en mode mixte combinant dispositions relatives au plan de vol de l'OACI, communément appelé le FPL2012, et services FF-ICE, et propose que l'échéance pour la fin de l'utilisation du FPL2012 à l'échelle mondiale soit fixée à 2034. La note de travail propose aussi que les efforts et les ressources des États, du secteur et de l'OACI soient canalisés afin d'accélérer la mise en œuvre harmonisée des services FF-ICE.

3.29 La Conférence passe en revue plusieurs notes qui soutiennent et complètent les mesures proposées dans la note AN-Conf/14-WP/11, à savoir la note AN-Conf/14-WP/71, présentée par les Émirats arabes unis ; la note AN-Conf/14-WP/134, présentée par le Brésil, avec l'appui des États membres de la CLAC¹¹ ; la note AN-Conf/14-WP/49, présentée par l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) au nom de ses 18 États membres africains¹² ; la note AN-Conf/14-WP/77, présentée par l'IATA, l'IFALPA, l'IFATCA et l'IBAC.

3.30 La Conférence rappelle également les notes de travail suivantes présentées au titre du point 3.1 de l'ordre du jour : la note AN-Conf/14-WP/60, présentée par la Hongrie, au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹, les autres États membres de la CEAC² et EUROCONTROL, qui porte sur l'établissement d'une date butoir ambitieuse pour la fin de l'utilisation du FPL2012 ; la note AN-Conf/14-WP/48, présentée par la Chine, l'Indonésie, le Japon, la Nouvelle-Zélande, la République de Corée, Singapour, la Thaïlande, les États-Unis et la CANSO, qui porte sur l'accélération de la mise en œuvre des éléments constitutifs du concept TBO, comme les services FF-ICE et la SWIM, afin d'éviter une période prolongée d'opérations en mode mixte.

3.31 La Conférence réaffirme les avantages importants qu'apportera une mise en œuvre des services FF-ICE à l'échelle mondiale et soutient largement qu'il est nécessaire de réduire au minimum la durée de l'exploitation en mode mixte. Elle admet que dans le cas où la période d'exploitation en mode mixte se prolongerait, il faudrait prévoir des ressources supplémentaires pour gérer la complexité des deux systèmes de traitement de plans de vol, ce qui ralentirait l'adoption des services FF-ICE et annulerait les avantages escomptés. Par conséquent, elle convient qu'il faut fixer une échéance mondiale pour la fin des opérations en mode mixte. Il est convenu par ailleurs que les efforts de l'OACI devraient être axés sur l'élaboration des dispositions et orientations nécessaires pour faciliter la fin de l'utilisation du FPL2012 à l'échelle mondiale.

3.32 La Conférence souligne l'importance d'une approche inclusive et coordonnée aux niveaux national et régional pour la planification de la transition vers les services FF-ICE, ainsi que le rôle essentiel que les PIRG seront appelés à jouer dans le cadre de ce processus. Elle insiste également sur le fait que les États doivent collaborer en mettant en commun leurs expériences et leurs ressources, et que l'OACI doit fournir des orientations et du soutien. De plus, la Conférence est consciente des avantages que procurera

l'établissement, selon que de besoin, de groupes de réflexion régionaux, qui seront chargés de coordonner et de suivre la planification et la mise en œuvre des services FF-ICE et de fournir le soutien nécessaire tout au long de la période de transition.

3.33 S'agissant de l'échéance mondiale pour la fin de l'utilisation du FPL2012, la Conférence se déclare tout à fait favorable à l'idée de retenir l'année 2034, sachant qu'il faudra du temps pour que les États et le secteur se préparent à la mise en œuvre et pour que l'OACI actualise les dispositions et les orientations pertinentes. Elle convient ensuite, après avoir rappelé l'initiative « Aucun pays laissé de côté », que l'OACI devrait évaluer périodiquement l'état de préparation de la communauté ATM mondiale, en rendre compte, et prendre en considération cet aspect au moment de déterminer les dates d'application des propositions visant à amender les dispositions de l'OACI en ce qui concerne la fin de l'utilisation du FPL2012.

3.34 Il est pris acte des notes d'information fournies par les Pays-Bas (AN-Conf/14-WP/158 et AN-Conf/14-WP/159).

3.35 À l'issue de ses délibérations, la Conférence approuve les recommandations suivantes :

Recommandation 3.2/1 — Abandon progressif et/ou optimisation de l'utilisation des anciens systèmes

Il est recommandé que les États :

- a) adoptent un plan de mise en œuvre progressive pour faire la transition vers des systèmes modernes de communication, de navigation et de surveillance ainsi que de gestion du trafic aérien, tout en assurant la mise à disposition d'un réseau opérationnel minimum pour la fourniture de services de navigation aérienne résilients ;

Il est recommandé que l'OACI :

- b) élabore un cadre mondial pour guider les États membres dans l'abandon progressif et/ou l'optimisation de l'utilisation des anciens systèmes, assurant ainsi cohérence et interopérabilité ;
- c) envisage d'inclure une méthode pour optimiser l'utilisation des anciens systèmes dans la feuille de route technologique concernant les communications, la navigation et la surveillance (CNS), en faisant fond sur le concept de réseau opérationnel minimum CNS d'une manière qui soit harmonisée à l'échelle mondiale ;
- d) crée une plateforme de mise en commun des connaissances permettant aux États membres d'échanger sur leurs expériences, leurs défis et les meilleures pratiques en matière de transition entre anciens systèmes et technologies modernes de gestion du trafic aérien ;
- e) apporte un soutien à la mise en œuvre de la transition entre anciens systèmes et technologies modernes de gestion du trafic aérien.

Recommandation 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

Il est recommandé que les États :

- a) en ce qui concerne la fin de l'utilisation du plan de vol 2012 de l'OACI à l'échelle mondiale d'ici 2034, commencent à élaborer, avec les parties concernées du secteur, un plan national de transition vers les services d'informations sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif ;
- b) tiennent compte dans leur plan national de navigation aérienne de la mise en œuvre d'une série minimale et facultative de services d'informations sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif ;
- c) mettent en commun leurs expériences et leurs informations respectives pour faciliter la mise en œuvre des services d'informations sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif ;
- d) en ce qui concerne les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, envisagent d'établir des groupes de réflexion régionaux chargés de coordonner la planification et la mise en œuvre des services d'informations sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif et de fournir le soutien nécessaire tout au long de la période de transition ;
- e) appuient les travaux de leurs groupes régionaux de planification et de mise en œuvre respectifs et de leurs sous-groupes relatifs à l'élaboration d'un plan régional de transition vers les services d'informations sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif, et qu'ils y contribuent, étant donné que l'utilisation du plan de vol 2012 de l'OACI à l'échelle mondiale prendra fin d'ici 2034 ;

Il est recommandé que l'OACI :

- f) modifie les dispositions et les éléments indicatifs pertinents de l'OACI pour faciliter la fin de l'utilisation du plan de vol de l'OACI et des messages des services de la circulation aérienne correspondants à l'échelle mondiale d'ici 2034 ;
- g) par l'entremise des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, fournisse des orientations et du soutien pour l'élaboration de plans régionaux de transition vers les services d'informations sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif, afin de faciliter la fin de l'utilisation du plan de vol 2012 de l'OACI à l'échelle mondiale d'ici 2034 ;
- h) soutienne la collaboration interrégionale pour la mise en œuvre harmonisée des services d'informations sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif et la transition vers ces services ;
- i) suive et soutienne l'avancement de la mise en œuvre des services d'informations sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif et de l'élaboration des plans nationaux de transition ;

- j) évalue périodiquement l'état de préparation de la communauté mondiale de gestion du trafic aérien en ce qui concerne la fin de l'utilisation du plan de vol 2012 de l'OACI à l'échelle mondiale d'ici 2034, et en rend compte.

Point 3 : Amélioration de la performance du système de navigation aérienne
3.3 : Huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

Évolution du Plan mondial de navigation aérienne

3.36 La note AN-Conf/14-WP/12, présentée par le Secrétariat, formule des propositions pour une série de mises à jour majeures des niveaux stratégique et technique de la septième édition du GANP, qui seront ensuite présentées, en tant que huitième édition, à la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI pour approbation. La Conférence approuve, en principe, les mises à jour proposées au niveau stratégique mondial. Il s'agit principalement de l'ajout de deux défis et possibilités pour tenir compte des domaines prioritaires de la 41^e session de l'Assemblée, d'une nouvelle approche en ce qui concerne les nouveaux acteurs et l'intelligence artificielle, de la mise en correspondance des niveaux stratégique et technique, ainsi que de la mise à jour apportée aux ambitions en matière de performance et à la feuille de route conceptuelle.

3.37 En ce qui concerne les mises à jour proposées au niveau technique mondial, la Conférence approuve, en principe la mise à jour du domaine clé de performance « environnement » et du domaine d'intervention « résilience » du cadre de performance du GANP. Elle convient aussi que la manière dont certaines mesures environnementales sont mentionnées dans les objectifs de performance devrait être revue par le(s) groupe(s) d'experts compétent(s). La Conférence note que les technologies les plus récentes du secteur ont été prises en considération dans le cadre ASBU. Elle constate en outre qu'il est nécessaire pour l'OACI de poursuivre la mise à jour du niveau technique mondial, sur la base des modifications apportées au niveau stratégique, comme cela a été souligné dans la note AN-Conf/14-WP/132, présentée par l'Arabie saoudite, et dans la note AN-Conf/14-WP/152, présentée par la République de Corée. Compte tenu de l'importance de la gestion de la performance et de l'intégration de nouveaux concepts, la Conférence convient que l'OACI rationalise le cadre de performance en tenant compte des besoins régionaux, actualise le lien entre le cadre ASBU et le cadre de performance, y compris les domaines environnement et résilience, élabore des éléments indicatifs et adopte des cas d'utilisation validés pour soutenir le déploiement et la mise en œuvre de nouveaux concepts. Pour faciliter cette tâche, elle prie instamment tous les États membres qui ont l'expérience de nouveaux concepts de partager celle-ci avec d'autres États par l'intermédiaire de l'OACI.

3.38 Afin de mieux comprendre la structure du GANP, son contexte, et de mieux retracer les changements qui y ont été apportés entre ses différentes éditions, la Conférence convient qu'il est nécessaire de mettre au point des stratégies de communication efficaces.

3.39 La Conférence prend note des préoccupations exprimées dans la note AN-Conf/14-WP/152 concernant le développement du système électronique de gestion des plans régionaux de navigation aérienne (ANP), s'agissant de l'actualité et de la transparence des révisions ainsi que de l'historique du processus de révision. Elle convient qu'il est nécessaire d'établir des procédures de révision et des méthodes de présentation claires, tout en préservant les fonctions initiales des ANP et en tenant compte des difficultés liées à l'utilisation exclusive de ressources en ligne comme documents de référence fiables. L'OACI devrait associer toutes les parties prenantes concernées à ce processus d'élaboration et de lancement.

3.40 Les notes AN-Conf/14-WP/33, révision n° 1, et AN-Conf/14-WP/64, révision n° 1, présentées par l'Iran (République islamique d'), abordent les difficultés concernant les sanctions imposées à l'aviation civile, qui limitent l'Iran dans le développement de son système de navigation aérienne

conformément aux dispositions de l'OACI et au GANP. La Conférence note que la question des sanctions ne se limite pas à la navigation aérienne et qu'elle a été soulevée lors de précédentes assemblées de l'OACI par plusieurs États, dont l'Iran. Elle note aussi que les incidences des sanctions sur l'aviation civile et la planification de meilleurs services de navigation aérienne dépasse le mandat du ou des groupes d'experts de l'OACI. Elle souligne que la question des sanctions n'entre pas dans le cadre de la Conférence et rappelle que la Commission économique, à la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI, a admis que les questions relatives aux sanctions sont complexes, de nature politique et sensibles, et qu'il a été décidé que ces questions seraient portées à l'attention du Président du Conseil, dont les bons offices avaient déjà été sollicités sur ces questions par le passé.

Mise en œuvre du Plan mondial de navigation aérienne

3.41 La Conférence appuie les notes AN-Conf/14-WP/84 et AN-Conf/14-WP/87, présentées par la CAFAC au nom de 54 États membres⁵, qui traitent de la mise en œuvre fragmentée et non uniforme du GANP. Dans la note AN-Conf/14-WP/84, il est souligné qu'il est nécessaire de surmonter les difficultés qui entravent la mise en œuvre d'améliorations au service de l'efficacité de la navigation aérienne afin de contribuer efficacement à la réalisation de l'objectif LTAG de l'OACI de réduction à zéro des émissions nettes de CO₂ d'ici à 2050. Il s'agit en effet d'un domaine prioritaire qu'il convient de refléter dans la huitième édition du GANP, comme cela est proposé dans la note AN-Conf/14-WP/12. Pour surmonter ces difficultés, la Conférence encourage les États à tirer parti des sources de financement disponibles et à adopter des mécanismes rentables et abordables pour combler les lacunes en matière d'infrastructures et accélérer les progrès. Elle prie aussi instamment l'OACI d'intégrer les politiques et directives nécessaires, de faciliter la mise en commun de ressources et de promouvoir l'application uniforme des cadres réglementaires et leur reconnaissance mutuelle.

3.42 La note AN-Conf/14-WP/87 recense des difficultés supplémentaires, qui entravent la mise en œuvre réussie des stratégies décrites dans le GANP pour parvenir à un système de navigation aérienne interopérable et transparent à l'échelle mondiale. La Conférence note que l'OACI devrait continuer de soutenir tous les États membres par le biais des mécanismes existants, y compris les plans régionaux et leurs programmes associés, en fournissant une formation accrue visant à développer la capacité d'améliorer la mise en œuvre du GANP. Il est aussi constaté que des ateliers, menés en partenariat avec des organisations internationales, resteront un pilier pour éduquer les décideurs politiques sur l'importance de la mise en œuvre du GANP. Il en va de même pour la mobilisation de fonds en vue de stratégies opportunes de mise en œuvre du GANP, par exemple les blocs constitutifs de base, le développement des infrastructures et l'assistance continue aux États dans l'élaboration de leurs plans nationaux de navigation aérienne afin de les harmoniser avec les plans régionaux du même type.

3.43 Dans la note AN-CONF/14-WP/117, présentée par l'ITF, il est souligné qu'il est nécessaire d'élaborer des PANS et des éléments indicatifs relatifs à la formation des spécialistes de la circulation aérienne. La Conférence constate que la formation est un aspect important de la mise en œuvre des améliorations de la navigation aérienne, mais se dit préoccupée par le fait qu'il est prématuré d'élaborer des PANS et des éléments indicatifs relatifs à une nouvelle grande catégorie de professionnels qui englobe nombre de rôles uniques et de besoins de formation. Elle note toutefois que certains des rôles des spécialistes de la circulation aérienne sont déjà abordés dans les dispositions des PANS.

3.44 Il est pris acte des notes d'information fournies par le Brésil (AN-Conf/14-WP/193), la Chine (AN-Conf/14-WP/179), l'Arabie saoudite (AN-Conf/14-WP/194 et AN-Conf/14-WP/195), et par l'Uruguay et 19 États membres de la CLAC¹³ (AN-Conf/14-WP/155).

3.45 À l'issue de ses délibérations, la Conférence approuve les recommandations suivantes :

Recommandation 3.3/1 — Mise à jour du niveau stratégique mondial de la septième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750)

Il est recommandé que les États :

- a) approuvent en principe l'ajout de deux défis et possibilités pour reconnaître les domaines prioritaires de la 41^e session de l'Assemblée, l'approche à l'égard des nouveaux acteurs et de l'intelligence artificielle, et la méthode de mise en correspondance des niveaux stratégique et technique dans le projet de huitième édition du GANP à présenter à la 42^e session de l'Assemblée pour approbation ;
- b) approuvent en principe la mise à jour proposée des objectifs de performance et de la feuille de route conceptuelle ;

Il est recommandé que l'OACI :

- c) prenne en considération la contribution de la Conférence et d'autres contributions apportées par les États, les organisations internationales et d'autres parties prenantes afin d'achever la mise au point de la huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne, pour approbation ultérieure à la 42^e session de l'Assemblée ;
- d) élabore des stratégies de communication efficaces avec les États membres afin d'améliorer l'accessibilité, la visibilité et la traçabilité des révisions de l'ensemble de la structure et du contexte du GANP, du niveau stratégique au niveau technique, et envisage l'élaboration d'un document intégré dans le cadre de cette approche, en vue des futures mises à jour du GANP.

Recommandation 3.3/2 — Mise à jour du niveau technique mondial de la septième édition du Plan mondial de navigation aérienne et de ses niveaux régional et national

Il est recommandé que les États :

- a) approuvent en principe la mise à jour du domaine clé de performance « environnement », qui sera examinée par les groupes d'experts compétents, en prenant note des travaux en cours du Comité de la protection de l'environnement en aviation sur les paramètres de surveillance et de notification pour l'objectif ambitieux à long terme 2050, qui couvrent toutes les réductions d'émissions de CO₂ dans le secteur ;
- b) approuvent en principe le domaine prioritaire « résilience » ;
- c) utilisent, en collaboration avec les bureaux régionaux, le système électronique de gestion des plans régionaux de navigation aérienne, lorsqu'il sera disponible ;
- d) prennent en considération le modèle de plan national de navigation aérienne, lorsqu'il est disponible ;

Il est recommandé que l'OACI :

- e) mette à jour l'évaluation des performances du cadre de mise à niveau par blocs du système de l'aviation avec les nouveaux objectifs concernant le domaine clé de performance « environnement » et le domaine prioritaire « résilience » ;
- f) poursuive la mise à jour du cadre de mise à niveau par blocs du système de l'aviation et tienne compte des deux défis et possibilités supplémentaires proposés pour reconnaître les domaines prioritaires de la 41^e session de l'Assemblée, pour la huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne qui sera présentée pour approbation à la 42^e session de l'Assemblée ;
- g) élabore et diffuse un plan de lancement du système électronique de gestion des plans régionaux de navigation aérienne, y compris des procédures de révision et des méthodes de présentation claires, en coordination avec toutes les parties prenantes concernées, et fournisse le modèle de plan national de navigation aérienne ;
- h) prenne en considération la contribution de la Conférence et poursuive l'élaboration de la huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne en collaboration avec les États, les organisations internationales et d'autres parties prenantes, pour approbation ultérieure à la 42^e session de l'Assemblée.

Point 4 : Hyperconnectivité du système de navigation aérienne**4.1 : Concept d'aéronef connecté et difficultés connexes**

4.1 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/13, présentée par le Secrétariat, qui décrit un projet de concept d'aéronef connecté, assorti d'un cadre pour l'utilisation de liaisons de communication basée sur la performance afin de répondre à la croissance attendue de la demande d'échange d'informations détaillées entre les aéronefs et les acteurs de l'aviation au sol. La note souligne aussi l'intérêt d'une validation technique et opérationnelle pour faire avancer le projet de concept et recenser les domaines nécessitant un examen plus approfondi afin de déterminer si une normalisation par l'OACI est nécessaire et le niveau approprié d'une telle normalisation.

4.2 Les mesures proposées dans la note AN-Conf/14-WP/13 sont appuyées et renforcées par la note AN-Conf/14-WP/34, présentée par l'Iran (République islamique d'), la note AN-Conf/14-WP/21, présentée par l'ICCAIA et la CANSO, avec le parrainage de l'IBAC, la note AN-Conf/14-WP/20, présentée par l'ICCAIA et la CANSO, avec le parrainage de l'IBAC, et la note AN-Conf/14-WP/62, présentée par la Hongrie au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹, les autres États membres de la CEAC², EUROCONTROL et les États-Unis, avec le parrainage des Émirats arabes unis, de l'Égypte et de la Libye.

4.3 La Conférence examine ensuite un concept dit « d'ATM hyperconnectée », présenté dans la note AN-Conf/14-WP/20, qui concerne l'utilisation de liaisons de communication air-sol prêtes à l'emploi et non critiques pour la sécurité destinées à appuyer les communications critiques pour la sécurité. Elle examine également des solutions proposées pour l'infrastructure des communications air-sol et son exploitation en appui aux services ATS, au service d'information aéronautique et au contrôle d'exploitation aéronautique. présentées dans la note AN-Conf/14-WP/62.

4.4 Constatant la demande croissante de connectivité air-sol, la Conférence reconnaît le besoin urgent de liaisons de données air-sol sécurisées, extensibles et efficaces sur le plan des coûts et du spectre, qui apportent une augmentation significative de la capacité et d'autres performances techniques. Elle reconnaît également l'intérêt d'un concept global soigneusement étudié et intégré sur l'utilisation de liaisons supplémentaires de communication basée sur la performance pour soutenir à la fois les communications critiques pour la sécurité et celles qui ne le sont pas. Elle souligne l'importance de la collaboration entre toutes les parties prenantes tout au long du processus de développement, de validation et de normalisation du concept, ainsi que de la certification et de la mise en œuvre. La Conférence prend note des travaux de l'OACI en cours et prévus, mais convient qu'il faut développer davantage le concept d'aéronef connecté de manière à tenir compte de concepts connexes.

4.5 La Conférence examine et approuve les domaines nécessitant une analyse plus approfondie, qui sont énumérés dans les notes AN-Conf/14-WP/13, AN-Conf/14-WP/34, AN-Conf/14-WP/21, AN-Conf/14-WP/20 et AN-Conf/14-WP/62, notamment les questions liées à la cybersécurité et à l'utilisation du spectre de fréquences aéronautiques. En ce qui concerne la cybersécurité, elle souligne qu'il faut poursuivre l'évaluation des risques connexes et des mesures d'atténuation dans le contexte de la solution ATM hyperconnectée. Elle note qu'il est nécessaire d'assurer à l'échelle mondiale une utilisation continue et durable du spectre aéronautique protégé et demande qu'un examen attentif et global soit effectué avant de choisir une solution technique particulière. Elle fait valoir que les solutions commerciales de connectivité des aéronefs prêtes à l'emploi qui ne sont pas liées à la sécurité, comme moyens de compléter les services de communication pour la sécurité de l'aviation, ne devraient être envisagées qu'après avoir effectué des recherches suffisantes ainsi que des évaluations des risques et des incidences. De plus, elle insiste fortement sur la nécessité d'éviter toute conséquence involontaire sur l'accès de l'aviation au spectre de fréquences essentiel à la sécurité des opérations aériennes, et sur l'utilisation de ce spectre par l'aviation. Elle souligne donc l'importance d'une coordination étroite avec l'UIT ainsi que la nécessité d'obtenir le soutien d'un ou de plusieurs groupes d'experts compétents pour réaliser une analyse complète de l'utilisation du spectre de fréquences aéronautiques et de l'utilisation potentielle de services commerciaux

dans des bandes de fréquences allouées à des fins non liées à la sécurité. Elle estime aussi qu'il est nécessaire de poursuivre l'évaluation et la validation du concept et de procéder à une analyse d'écart complète afin de recenser les domaines nécessitant des dispositions et des orientations de l'OACI destinées à appuyer la mise en œuvre sûre, harmonisée et interopérable à l'échelle mondiale du concept d'aéronef connecté.

4.6 En ce qui concerne la note AN-Conf/14-WP/62, la Conférence note que plusieurs des propositions de suites à donner dépendraient des travaux futurs sur le concept d'aéronef connecté, qui intégrerait l'ATM hyperconnectée, tandis que le reste des propositions figure déjà dans le programme des travaux de l'OACI. Par conséquent, elle convient que le contenu de la note qui est pertinente pour les travaux en cours de l'OACI soit renvoyé au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour examen dans le cadre de l'avancement de leurs programmes des travaux respectifs.

4.7 Il est pris note des notes d'information fournies par le Brésil, avec l'appui des États-Unis (AN-Conf/14-WP/135), la Chine (AN-Conf/14-WP/176) et les États-Unis (AN-Conf/14-WP/103 et AN-Conf/14-WP/199).

4.8 À l'issue des délibérations, la Conférence convient des recommandations suivantes :

Recommandation 4.1/1 — Validation, normalisation et mise en œuvre du concept d'aéronef connecté et de la stratégie de connectivité air-sol

Il est recommandé que les États :

- a) en collaboration avec les parties prenantes du secteur, évaluent les aspects techniques et opérationnels afin de faire progresser la maturation du projet de concept d'aéronef connecté et de valider le concept, notamment la solution dite de « gestion du trafic aérien hyperconnectée », et présentent les résultats à l'OACI ;

Il est recommandé que l'OACI :

- b) examine plus avant :
 - 1) la nécessité et les incidences de l'emploi de solutions commerciales de connectivité des aéronefs prêtes à l'emploi non liées à la sécurité comme moyens de compléter les communications air-sol actuelles et futures critiques pour la sécurité utilisées aux fins de gestion du trafic aérien ;
 - 2) une stratégie pour l'utilisation future du spectre de fréquences aéronautiques et l'éventuelle utilisation de services commerciaux dans les bandes de fréquences attribuées à des fins non liées à la sécurité, en coordination étroite avec l'Union internationale des télécommunications, y compris des évaluations de sécurité menées par des groupes d'experts compétents, d'une manière qui évite les conséquences non voulues ;
 - 3) les risques de cybersécurité et des mesures d'atténuation connexes dans le contexte de la solution de gestion du trafic aérien hyperconnectée ;
- c) examine plus avant d'autres éléments du concept d'aéronef connecté, notamment les suivants :

- 1) l'interopérabilité et la continuité des communications entre les régions d'information de vol ;
 - 2) les infrastructures à bord et au sol minimales pour fonctionner dans un environnement à liaisons multiples tout en maintenant l'interopérabilité ;
 - 3) les exigences de performance de bout en bout pour les nouvelles fonctions appuyant les services de la circulation aérienne, le service d'information aéronautique et le contrôle d'exploitation aéronautique ;
 - 4) l'évolution des possibilités des sacoches de vol électroniques et leurs incidences sur la certification et l'autorisation opérationnelle de l'avionique ;
 - 5) le rôle de l'humain dans le concept d'aéronef hyperconnecté ;
 - 6) l'échange, l'utilisation et l'intégration des renseignements supplémentaires obtenus de l'aéronef ;
- d) actualise le projet de concept d'aéronef connecté, la stratégie de connectivité à long terme et les éléments pertinents du cadre de mise à niveau par blocs du système de l'aviation dans le Plan mondial de navigation aérienne, afin de guider l'élaboration de dispositions et d'éléments indicatifs de l'OACI, selon les besoins, en tenant compte des apports de la Conférence et des résultats des évaluations des États ;
 - e) procède à une analyse d'écart complète afin de déterminer les domaines pour lesquels des dispositions et des orientations de l'OACI sont nécessaires afin d'appuyer la mise en œuvre sûre, globalement harmonisée et interopérable du concept d'aéronef connecté, en prenant en compte les apports de la Conférence ;
 - f) actualise les dispositions et les éléments indicatifs pertinents de l'OACI, en fonction du projet actualisé de concept d'aéronef connecté et de l'analyse d'écart mentionnée ci-dessus, en tant que de besoin.

Point 4 : Hyperconnectivité du système de navigation aérienne**4.2: Cybersécurité et résilience des systèmes d'information***Politique de cybersécurité*

4.9 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/14, présentée par le Secrétariat, qui détaille les éléments de base d'un cadre de cybersécurité de l'aviation, pour examen par les États et les parties prenantes, et préconise une approche transversale et harmonisée aux niveaux mondial, régional et national, ainsi qu'un alignement sur les plans mondiaux et régionaux.

4.10 La note AN-Conf/14-WP/100, présentée par les États-Unis, souligne que des éléments indicatifs sur la cybersécurité devraient être élaborés et mis à jour de manière dynamique afin de suivre l'évolution du contexte de cybermenaces dans l'aviation civile.

4.11 La Conférence reconnaît l'importance de la cybersécurité dans l'aviation civile et la nécessité de disposer d'éléments indicatifs sur la cybersécurité de l'aviation qui soient transversaux, globaux et cohérents dans toutes les disciplines de l'aviation civile, en coordination avec d'autres

organismes des Nations Unies. Elle souscrit aussi à l'idée qu'il faudrait trouver des méthodes permettant d'accélérer l'élaboration et l'examen des éléments indicatifs, puis leur diffusion aux parties prenantes, tout en veillant au maintien de la qualité des produits livrés. Elle insiste par ailleurs sur la nécessité d'une coordination et d'un alignement avec les plans mondial et régionaux, par l'intermédiaire des groupes régionaux et d'experts de l'OACI qui sont déjà en place, de manière à garantir une approche harmonisée de la cybersécurité qui aide les États et les parties prenantes à traiter et à partager les informations sur les cybermenaces et les cyberrisques pesant sur les infrastructures critiques de l'aviation civile.

4.12 La Conférence appuie les projets de recommandations présentés dans les notes AN-Conf/14-WP/14 et AN-Conf/14-WP/100 et convient de renvoyer les mesures proposées au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour examen.

4.13 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/136, révision n° 1, présentée par le Brésil, avec l'appui de 20 États membres¹⁴ de la CLAC, qui présente en détail l'expérience du Brésil dans la mise en œuvre du partage des cyberinformations par l'intermédiaire de la plateforme de partage d'informations sur les logiciels malveillants (MISP) et met en évidence les avantages de cette plateforme. Elle est informée que l'OACI a publié des éléments indicatifs sur le partage de cyberinformations, qui abordent notamment la plateforme MISP. Elle conclut qu'un nouveau groupe d'experts sur cette question n'est pas nécessaire et convient de renvoyer la note au(x) groupe(s) d'experts compétent(s).

4.14 La note AN-Conf/14-WP/142, présentée par la Colombie, demande qu'un groupe de coordination de la cybersécurité soit formé. La Conférence est informée que la création d'un « réseau de points de contact » en cybersécurité destiné à remplir ce rôle figure dans le programme des travaux de l'OACI en matière de cybersécurité. Elle note que l'OACI a déjà des groupes d'experts en place pour soutenir et coordonner la question, et elle convient de renvoyer la note au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour examen.

4.15 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/143, présentée par la Colombie, qui propose l'élaboration de lignes directrices destinées aux équipes mondiales d'intervention en cas d'atteinte à la sécurité informatique (CSIRT). Durant son examen, elle est informée que la création et le fonctionnement d'une équipe CSIRT ne relèvent pas du mandat de l'OACI. Si elle se dit favorable à la note en général, elle estime que la détermination de l'infrastructure essentielle devrait être examinée au niveau national par les États et d'autres parties prenantes concernées, et que la note devrait être renvoyée au(x) groupe(s) d'experts compétent(s) pour examen.

Cybersécurité des services de navigation aérienne

4.16 La Conférence examine la note AN-Conf/14-WP/113, présentée par le Chili et parrainée par 20 États membres¹⁵ de la CLAC, qui invite les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) à examiner la gestion générale des cyberrisques de manière intégrée et d'améliorer en continu les processus à ce sujet. Elle appuie le concept de gestion intégrée des cyberrisques et convient de renvoyer la note au(x) groupe(s) d'experts compétent(s).

4.17 La note AN-Conf/14-WP/124, présentée par l'Argentine, avec le parrainage de 19 États membres de la CLAC¹⁶, souligne la valeur d'un cadre de réglementation harmonisé à l'ATS pour s'occuper des cyberrisques. La Conférence, notant que la promotion d'une culture de la cybersécurité figure dans le programme des travaux actuel de l'OACI, convient de renvoyer la note au(x) groupe(s) d'experts compétents.

4.18 La note AN-Conf/14-WP/125, présentée par l'Argentine, avec l'appui de 19 États membres de la CLAC¹⁶, met en évidence la nécessité d'intégrer des considérations relatives aux cybermenaces dans les systèmes de gestion des ANSP et de mettre au point des technologies, des procédures et des modalités

pour la fourniture en toute sécurité de services ATS et la reprise des activités à la suite de cyberincidents. La Conférence note que l'élaboration et la mise en œuvre de technologies particulières ne sont pas du ressort de l'OACI. Toutefois, elle estime qu'il est nécessaire d'avoir en place des mesures, notamment des compétences et des aptitudes appropriées, pour la reprise des activités à la suite de cyberincidents, sachant que de tels incidents peuvent avoir des incidences sur des domaines autres que le contrôle de la circulation aérienne. Elle convient ensuite de renvoyer la note au(x) groupe(s) d'experts compétent(s).

4.19 Il est pris note des notes d'information suivantes : la note présentée par l'Argentine, avec l'appui de 21 États membres de la CLAC¹⁷ (AN-Conf/14-WP/126) ; la note présentée par les Émirats arabes unis (AN-Conf/14-WP/44) ; la note présentée par les États-Unis (AN-Conf/14-WP/202) ; et la note présentée par l'International Federation of Air Traffic Safety Electronics Association (IFATSEA) (AN-Conf/14-WP/173).

4.20 À l'issue des délibérations, la Conférence convient de la recommandation suivante :

Recommandation 4.2/1 — Cybersécurité de l'aviation

Il est recommandé que les États :

- a) élaborent et mettent en œuvre un plan national pour répondre de manière intégrée aux cybermenaces et aux cyberrisques qui pèsent sur tous les domaines de l'aviation civile, en coordination avec les parties concernées qui ne font pas partie du secteur de l'aviation, en utilisant les éléments de base comme référence ;
- b) harmonisent les activités en matière de cybersécurité de l'aviation dans les plans régionaux de navigation aérienne, de sécurité, de sûreté et de facilitation, dans le cadre des processus de coordination des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, des groupes régionaux de sécurité de l'aviation et des groupes régionaux sur la sûreté de l'aviation et la facilitation ;
- c) rendent compte à l'OACI de leur expérience dans la mise en œuvre des dispositions et des éléments indicatifs de l'Organisation sur la cybersécurité de l'aviation, par l'intermédiaire du ou des groupes d'experts compétents ou des processus des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, des groupes régionaux de sécurité de l'aviation et des groupes régionaux sur la sûreté de l'aviation et la facilitation ;

Il est recommandé que l'OACI :

- d) fournisse des orientations sur les éléments de base afin d'aider les États et les parties concernées dans leurs travaux sur la cybersécurité de l'aviation, et intègre toutes les activités en matière de cybersécurité de l'aviation de façon cohérente et coordonnée ;
- e) fournisse en temps utile des éléments indicatifs pertinents et concrets sur la cybersécurité qui répondent aux besoins des États membres et des autres acteurs de l'aviation.

— FIN —

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

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

³ Argentine, Aruba, Belize, Bolivie, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

⁴ Argentine, Aruba, Belize, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine et Venezuela (République bolivarienne du).

⁵ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte-d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Maurice, Maroc, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

⁶ Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Barbade, Belize, Costa Rica, Cuba, Dominique, El Salvador, États-Unis, Grenade, Guatemala, Haïti, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, République dominicaine, Sainte-Lucie, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines et Trinité-et-Tobago.

⁷ Argentine, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Colombie, Équateur, Guyana, Panama, Paraguay, Pérou, Suriname, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

⁸ Argentine, Aruba, Belize, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

⁹ Argentine, Aruba, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

¹⁰ Argentine, Aruba, Belize, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine et Venezuela (République bolivarienne du).

¹¹ Argentine, Aruba, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

¹² Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Madagascar, Mali, Mauritanie, Niger, République centrafricaine, Rwanda, Sénégal, Tchad, Togo.

¹³ Argentine, Aruba, Belize, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine et Venezuela (République bolivarienne du).

¹⁴ Argentine, Aruba, Belize, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

¹⁵ Argentine, Aruba, Belize, Brésil, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

¹⁶ Aruba, Belize, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

¹⁷ Aruba, Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

ISBN 978-92-9275-610-9



9 789292 756109