



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 23 : Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et Plan mondial de navigation aérienne

LA STRATÉGIE MONDIALE D'AMÉLIORATION CONTINUE DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION : APPROBATION DE L'ÉDITION 2026-2028 DU PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) énonce la stratégie mondiale de l'OACI visant à améliorer de façon continue la sécurité de l'aviation. Il constitue le document directeur de planification sur la base duquel les plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation sont élaborés et mis en œuvre. Le 3 juillet 2025, le Conseil a approuvé l'édition 2026-2028 (cinquième édition) du GASP, dont le lien figure dans l'appendice A de la présente note. Une version révisée de la résolution A41-6 de l'Assemblée sur la planification mondiale en matière de sécurité et de navigation aérienne est également jointe à l'appendice B de la présente note.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- approuver l'édition 2026-2028 du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004), accessible par le lien figurant dans l'appendice A de la présente note, en tant qu'orientation stratégique mondiale dans le domaine de la sécurité ;
- adopter la révision proposée de la résolution A41-6 de l'Assemblée présentée dans l'appendice B et couvrant aussi l'appendice A de la résolution proposée.

<i>Objectif stratégique :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Chaque vol est sûr et sécurisé</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront réalisées sous réserve de la disponibilité de ressources du budget ordinaire 2026-2027-2028, de fonds extrabudgétaires et/ou de contributions volontaires.

<i>Références :</i>	Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) – 2023-2025</i> Doc 10118, <i>Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP)</i> Doc 10131, <i>Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation</i> Doc 10161, <i>Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> Doc 10162, <i>Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation</i> Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)</i> Doc 10209, <i>Rapport de la quatorzième Conférence de navigation aérienne (Montréal, 26 août – 6 septembre 2024).</i> A42-WP/35, <i>Travaux en cours relatifs aux zones de conflit et aux obligations des États membres</i> A42-WP/34, <i>Brouillage radiofréquence du système mondial de navigation par satellite (GNSS)</i> A42-WP/31, <i>Une stratégie complète pour la navigation aérienne : approbation de la huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP)</i>
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 La résolution A41-6 de l'Assemblée, *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*, prend la mesure de l'importance d'un cadre mondial pour appuyer l'objectif stratégique de l'OACI en matière de sécurité. Comme elle l'indique, le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) présente l'orientation stratégique mondiale de l'OACI en matière de sécurité. La résolution prie instamment les États membres et les régions¹ de mettre en œuvre des plans nationaux et régionaux de sécurité de l'aviation (NASP et RASP respectivement) en harmonie avec le GASP afin de réduire continuellement le nombre et le risque de décès.

1.2 Conformément à la résolution A41-6 de l'Assemblée, l'OACI procède à la révision du GASP tous les trois ans pour veiller à ce qu'il demeure pertinent pour la communauté aéronautique. La présente note de travail contient une série d'amendements en vue de l'édition 2026-2028 du GASP, qui sont soumis à l'Assemblée pour qu'elle les entérine.

1.3 Le GASP fait partie d'une série de plans mondiaux, dont le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), qui porte sur la navigation aérienne, et le Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP, Doc 1011), qui porte sur des questions relatives à la sûreté, comme la cybersécurité et les risques associés aux zones de conflit. Ces plans mondiaux sont complémentaires et présentent une stratégie d'ensemble, à l'appui des objectifs stratégiques de l'OACI.

2. PROCESSUS DE RÉVISION DU GASP

2.1 Le GASP a été élaboré et révisé par le Groupe d'étude sur le GASP (GASP-SG), un groupe mixte d'experts provenant des organismes de réglementation et du secteur, créé par l'OACI pour veiller à ce que le Plan et son contenu répondent aux besoins des acteurs de l'aviation aux niveaux international, régional et national. L'Équipe spéciale sur les Plans mondiaux (GPTF), un groupe ad hoc mixte composé d'un nombre limité de membres des groupes d'étude du GASP et du Plan mondial de navigation aérienne (GANP), a également contribué au processus de révision du GASP. Les questions de sécurité à l'échelle

¹ Dans le contexte du GASP, le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou d'entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique.

mondiale proposées pour l'édition 2026-2028 du GASP, ainsi qu'une proposition visant à mettre à jour les objectifs et les cibles du Plan, ont été présentées à la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14), tenue à Montréal du 26 août au 6 septembre 2024, dans le but d'obtenir un large retour d'information de la part des États et d'organisations internationales. En préparation de la Conférence, l'OACI a mené une enquête au moyen du *Questionnaire en ligne sur la mise à jour du GASP*². Le questionnaire a donné aux principaux acteurs l'occasion de faire part de leurs observations spécifiques sur l'édition 2023-2025 du GASP, et de formuler des suggestions pour l'édition 2026-2028.

2.2 Plusieurs notes de travail ont été présentées à l'AN-Conf/14, contenant des propositions visant la révision du GASP, ainsi que la mise à jour d'éléments indicatifs à l'appui de la mise en œuvre des RASP et des NASP. La Conférence est convenue que l'OACI devrait examiner les contributions de l'AN-Conf/14 et les réponses au questionnaire, en vue de l'approbation du GASP à la 42^e session de l'Assemblée. Lors de sa quatorzième réunion (GASP-SG/14), qui s'est tenue du 22 au 25 octobre 2024, le GASP-SG a examiné les résultats de l'AN-Conf/14 relatifs au GASP, ceux relatifs à l'alignement du GASP et du GANP, ainsi que les commentaires du *Questionnaire en ligne sur la mise à jour du GASP*. Sur la base des recommandations et des résultats de l'AN-Conf/14, le Groupe d'étude a élaboré des propositions pour prendre en compte les contributions de la Conférence dans le Plan et les éléments indicatifs connexes.

2.3 Sur la base des propositions du GASP-SG, le Secrétariat a produit un projet d'édition 2026-2028 du GASP. Le projet a été présenté à la Commission de navigation aérienne (ANC) pour examen, puis au Conseil de l'OACI pour approbation. La section 3 de la présente note contient un résumé des amendements apportés à l'édition 2026-2028 du GASP ainsi que le raisonnement qui les sous-tend.

3. MODIFICATIONS DE L'ÉDITION 2026-2028 DU GASP

3.1 L'édition 2026-2028 du GASP conserve certains éléments clés de l'édition précédente, dont la plupart des objectifs et les cinq catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC).

3.2 Les cibles de l'édition 2026-2028 du GASP ont subi les modifications suivantes par rapport à l'édition 2023-2025 :

- a) Objectif 1 — La cible 1.1 de l'édition 2023-2025 (Maintenir la tendance à la baisse du taux mondial d'accidents) a été élargie pour englober non seulement une diminution du taux d'accidents, mais aussi du taux d'accidents et d'incidents graves pour chacune des cinq G-HRC et pour les trois autres catégories d'événements à risque élevé dans le monde énumérées dans l'édition 2026-2028 du GASP³ ;
- b) Objectif 2 — Les cibles de l'édition 2023-2025 appelant les États à atteindre un score de mise en œuvre effective d'un certain pourcentage ont été remplacées par des cibles répondant à des difficultés précises, sur la base d'éléments critiques et de domaines d'audit ;
- c) Objectif 3 — Une nouvelle cible 3.1 a été établie afin que tous les États puissent évaluer le niveau de mise en œuvre de leur programme national de sécurité (PNS) d'ici 2026. Cette nouvelle cible porte sur l'achèvement d'auto-évaluations par les États d'ici (fin)

² Une analyse des résultats du Questionnaire sur la mise à jour du GASP se trouve sur le site web de l'OACI à l'adresse <https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Documents/AN-CONF14-WP08.Reference04.pdf> (en anglais seulement).

³ Le récapitulatif des accidents survenus dans le monde et par région de l'OACI est présenté dans le Rapport annuel sur la sécurité, publié sur le site web de l'Organisation à l'adresse : <https://www.icao.int/safety/Pages/Safety-Report.aspx>.

2026 afin de déterminer un niveau de référence pour la mise en œuvre d'un PNS. Il remplace la cible 3.1 de l'édition 2023-2025 (Tous les États doivent mettre en place les fondements d'un PNS d'ici 2023) ;

- d) Objectif 3 — Une nouvelle cible 3.2 (Tous les États doivent mettre en place un PNS d'ici 2028) remplace la cible 3.3 de l'édition 2023-2025 (Tous les États doivent œuvrer à un PNS efficace), qui a été supprimée ;
- e) Objectif 3 — La cible 3.2 de l'édition 2023-2025 (Tous les États doivent publier un NASP d'ici 2024), a été déplacée sous un nouvel objectif 5 et son échéancier prolongé afin que le plan puisse être révisé conformément à la dernière édition du GASP et au RASP correspondant ;
- f) L'objectif 4, de l'édition 2023-2025, qui portait sur le renforcement de la collaboration à l'échelle régionale, a été élargi pour englober la collaboration aux niveaux régional et national afin de résoudre les problèmes de sécurité (conformément à ceux énumérés dans l'édition 2026-2028 du GASP). Les cibles fixées au titre de cet objectif visent à donner aux régions le pouvoir de déterminer, et d'aider les États à mettre en place, des mécanismes de résolution des problèmes de sécurité ;
- g) Objectif 4 — La cible 4.2 de l'édition 2023-2025 (Toutes les régions doivent publier un RASP actualisé d'ici 2023) a été déplacée sous un nouvel objectif 5 et son échéancier prolongé afin que le plan puisse être révisé conformément à la dernière édition du GASP ;
- h) L'objectif 5 de l'édition 2023-2025, qui portait sur l'utilisation élargie des programmes d'évaluation de l'industrie et des réseaux d'échange d'informations sur la sécurité par les prestataires de services, a été maintenu, à l'exception de la partie concernant les « réseaux d'échange d'informations sur la sécurité par les prestataires de services », qui a été supprimée et remplacée par « et des programmes de partage de données sur la sécurité ». L'objectif 5 est devenu le nouvel objectif 6 ;
- i) Un nouvel objectif 5 dans l'édition 2026-2028, portant sur le renforcement de la planification de la sécurité de l'aviation, regroupera les cibles 3.2 et 4.2 de l'édition 2023-2025, visant la publication des NASP et des RASP, respectivement. Ce nouvel objectif et ses cibles sont alignés sur la résolution A41-6 de l'Assemblée et servent de base à l'élaboration, à la révision et à la mise en œuvre d'une stratégie de sécurité aux niveaux national et régional, harmonisée avec la dernière édition du GASP ;
- j) L'objectif 6 de l'édition 2023-2025, relatif à la nécessité de s'assurer qu'une infrastructure appropriée est disponible pour appuyer la sécurité des activités, a été supprimé sur recommandation de l'AN-Conf/14 relativement à l'alignement des plans mondiaux (puisque'il est traité dans le GANP).

3.3 En plus des cinq G-HRC, trois risques mondiaux de sécurité opérationnelle ont été traités comme d'autres catégories d'événements à risque élevé dans le monde. Celles-ci ne présentent peut-être pas un risque élevé de décès, contrairement aux G-HRC, mais figurent en bonne place dans les types d'accidents et d'incidents graves les plus fréquents dans les régions de l'OACI. Les autres catégories d'événements à risque élevé dans le monde pour 2026-2028 sont les suivantes : contact anormal avec la piste, défaillance ou dysfonctionnement d'un système ou d'un composant (non lié à un groupe motopropulseur), et rencontre de turbulences.

3.4 Le GASP a aussi été restructuré afin d’assurer un meilleur alignement des plans mondiaux, régionaux et nationaux pour la sécurité de l’aviation. De plus, les éléments indicatifs relatifs au GASP ont été mis à jour pour concorder avec l’édition 2026-2028 du GASP. Il s’agit notamment de la *Feuille de route pour la sécurité de l’aviation dans le monde* (Doc 10161), du *Manuel sur l’élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l’aviation* (Doc 10131) et du *Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l’aviation* (Doc 10162). Le GASP contient un résumé complet des amendements apportés qui fournit également d’autres informations.

4. **RÉSOLUTION DE L’ASSEMBLÉE**

4.1 Conformément à la résolution A41-6 de l’Assemblée, le GASP et le GANP soutiennent les objectifs stratégiques de l’Organisation. L’appendice A du projet de résolution porte sur le GASP, remplaçant ainsi l’appendice A de la résolution A41-6 : *Planification mondiale de l’OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*. Lors de l’examen de la résolution figurant en appendice B, et pour les besoins de la présente note, prière de se reporter au préambule et à l’appendice A, qui portent expressément sur le GASP. L’appendice B de la résolution, qui traite principalement du GANP, est présenté dans la note A42-WP/31, qui relève également du point 23 de l’ordre du jour.

4.2 Il convient de noter que d’importants enjeux mondiaux, en particulier le brouillage radiofréquence du système mondial de navigation par satellite et les risques associés aux zones de conflit pesant sur l’aviation civile, sont traités dans les notes A42-WP/34 et A42-WP/35, respectivement, qui présentent des résolutions propres à chaque enjeu.

5. **CONCLUSION**

5.1 Conformément à l’objectif stratégique de l’OACI en matière de sécurité, l’édition 2026-2028 du GASP énumère les questions de sécurité à l’échelle mondiale et fixe des objectifs et des cibles mondiaux de sécurité pour la période triennale, sur la base desquels les RASP et les NASP devraient être élaborés et mis en œuvre. Le GASP fournit aux États, aux régions et à l’industrie un cadre de collaboration pour la gestion des risques de sécurité opérationnelle et des défis organisationnels, au moyen de leurs RASP et de leurs NASP respectifs. Le GASP est complété par une série d’initiatives de renforcement de la sécurité visant à atteindre ses objectifs et cibles, qui figurent dans la *Feuille de route pour la sécurité de l’aviation dans le monde* (Doc 10161).

APPENDICE A

PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASP)

Publié à l'adresse : <https://www.icao.int/Meetings/a42/Pages/documentation-reference-documents.aspx> .

APPENDICE B

PROJET DE RÉSOLUTION POUR ADOPTION PAR LA 42^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

A42-X : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne
--

L'Assemblée :

Considérant que l'OACI s'efforce de réaliser le but d'un développement sûr et ordonné de l'aviation civile grâce à la coopération entre ses États membres et d'autres parties prenantes,

Considérant que, pour réaliser ce but, l'Organisation l'OACI a établi des objectifs stratégiques dans son Plan stratégique 2026-2050, notamment des objectifs en matière de sécurité et en matière de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne,

Consciente de l'importance de cadres mondiaux et de plans régionaux et nationaux pour appuyer les objectifs stratégiques de l'OACI,

Reconnaissant l'importance de la mise en œuvre effective des initiatives et des plans régionaux et nationaux basés sur les cadres mondiaux,

Consciente que la meilleure façon de faire progresser l'amélioration de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité de l'aviation civile à l'échelle mondiale est de déployer des efforts de coopération et de collaboration coordonnés en partenariat avec toutes les parties prenantes sous la direction de l'OACI,

Notant que le Conseil a approuvé l'édition 2023-2025 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la septième huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

1. *Approuve* l'édition 2023-2025 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la septième huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) en tant qu'orientations stratégiques mondiales dans les domaines de la sécurité et de l'évolution du système de la navigation aérienne, respectivement ;
2. *Décide* que l'OACI mettra en œuvre et tiendra à jour le GASP et le GANP pour appuyer les objectifs stratégiques pertinents de l'Organisation, tout en assurant la stabilité et l'harmonisation nécessaires ;
3. *Décide* que ces plans mondiaux seront mis en œuvre et tenus à jour en coopération, en collaboration et en coordination étroites avec toutes les parties prenantes concernées ;
4. *Décide* que ces plans mondiaux constitueront les cadres dans lesquels les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux seront élaborés et exécutés, ce qui garantira la cohérence, l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité, la capacité et l'efficacité de l'aviation civile internationale ;
5. *Prie instamment* les États membres d'élaborer des solutions durables pour s'acquitter pleinement de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité et de navigation aérienne, ce qui peut être réalisé par un partage des ressources, en faisant appel à des ressources internes et/ou externes, comme des organismes régionaux et sous-régionaux et au savoir-faire d'autres États ;

6. *Prie instamment* les États membres de faire preuve de la volonté politique nécessaire pour prendre les mesures correctrices visant à remédier aux carences en matière de sécurité et de navigation aérienne, notamment celles qui ont été relevées lors des audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), au moyen du GASP, du GANP et du processus de planification régionale de l'OACI ;

7. *Prie instamment* les États membres, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à la mise en œuvre coordonnée du GASP et du GANP, ainsi que des plans régionaux et nationaux, en évitant les doubles emplois ;

8. *Appelle* les États et invite les autres parties prenantes à coopérer à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans régionaux, sous-régionaux et nationaux fondés sur les cadres constitués par le GASP et le GANP ;

9. *Charge* le Secrétaire général de promouvoir, rendre disponible et communiquer efficacement le GASP et le GANP et de fournir le soutien nécessaire aux États membres afin qu'ils élaborent et mettent en œuvre des plans nationaux ;

10. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution ~~A40-4~~ A41-6 sur la planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne.

APPENDICE A

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

L'Assemblée :

Réaffirmant que l'objectif premier de l'Organisation reste l'amélioration de la sécurité et une réduction connexe du nombre d'accidents survenant dans le système d'aviation civile internationale et des morts qu'ils causent, conformément à l'objectif de zéro décès dans le secteur de l'aviation internationale fixé dans le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI,

Considérant que la sécurité est une responsabilité partagée entre l'OACI, les États membres et toutes les autres parties prenantes,

Considérant les avantages en matière de sécurité qui peuvent découler des partenariats entre les États et l'industrie,

Notant qu'un système d'aviation sûr, résilient et durable contribue au développement économique des États et de leurs industries,

Considérant la nécessité de maintenir la confiance du public dans le transport aérien en donnant accès aux informations appropriées sur la sécurité,

Considérant qu'une démarche proactive dans le cadre de laquelle une stratégie est définie en vue de l'établissement d'objectifs, de cibles et d'indicateurs pour la gestion des défis organisationnels et des risques de sécurité opérationnelle est d'une importance capitale pour la réalisation d'autres améliorations de la sécurité de l'aviation,

Considérant que l'OACI a établi des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), en tenant compte des besoins des diverses régions et en s'appuyant sur les structures et formes de coopération déjà existantes,

Notant l'intention d'appliquer une approche fondée sur les risques pour la gestion de la sécurité dans le GASP pour renforcer la sécurité en concentrant les efforts là où ils sont le plus nécessaires,

Notant l'élaboration de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, comme plan d'action visant à aider la communauté aéronautique à atteindre les objectifs fixés dans le GASP au moyen d'un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes concernées,

Notant la nécessité d'aider les États membres à s'appuyer sur des systèmes de supervision de la sécurité pour adopter une démarche de gestion de la sécurité dans le cadre de leurs programmes nationaux de sécurité (PNS) ;

1. *Souligne* la nécessité d'améliorer sans relâche la sécurité de l'aviation en réduisant le nombre d'accidents du transport aérien, ~~y compris le transport aérien régional~~, et des morts qu'ils causent dans toutes les parties du monde ;
2. *Souligne* que les ressources limitées de la communauté aéronautique internationale devraient être utilisées de manière stratégique pour appuyer les États ou régions qui sollicitent de l'aide pour faciliter la mise en place d'un ~~programme national de sécurité (PNS)~~, y compris le renforcement de la supervision de la sécurité ;
3. *Prie* instamment les États membres de mettre en œuvre des plans nationaux pour la sécurité de l'aviation compatibles avec le GASP, afin de réduire de manière continue le nombre et le risque de décès ;
4. *Prie* instamment les États membres, les ~~organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO)~~, les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et les organisations internationales concernées de travailler de concert avec toutes les parties prenantes pour mettre en œuvre des plans régionaux pour la sécurité de l'aviation compatibles avec le GASP, afin de réduire de manière continue le nombre et le risque de décès ;
5. *Prie* instamment les États d'assurer pleinement la supervision de la sécurité de leurs exploitants en toute conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) applicables et de veiller à ce que chaque exploitant étranger qui utilise leur territoire soit dûment supervisé par son État et prenne les mesures appropriées en cas de besoin pour préserver la sécurité ;
6. *Encourage* l'OACI à poursuivre l'élaboration ~~et la mise à jour~~ d'éléments indicatifs et d'outils en appui à l'élaboration et à la mise en œuvre de plans ~~nationaux et régionaux et nationaux~~ de sécurité de l'aviation.

APPENDICE B

Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

(...)

— FIN —