



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

STRATÉGIE GLOBALE POUR LA NAVIGATION AÉRIENNE : APPROBATION DE LA HUITIÈME ÉDITION DU PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE (GANP)

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Lors de sa 39^e session, l'Assemblée de l'OACI a convenu d'étendre le cycle de vie du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) en procédant à des actualisations mineures tous les trois ans et majeures tous les six ans, selon le cas, afin d'y apporter de la stabilité. La septième édition du GANP, approuvée à la 41^e session de l'Assemblée, constituait une mise à jour mineure ; une huitième édition contenant des actualisations majeures, approuvée par le Conseil le 2 juillet 2025, est proposée ici pour approbation. Cette édition reflète les priorités mondiales exposées par l'Assemblée à sa 41^e session et le [Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI](#) approuvé par le Conseil le 1^{er} novembre 2024. En outre, les priorités proposées pour la neuvième édition sont mises en lumière, compte tenu des difficultés qu'éprouve la communauté aéronautique à réaliser la vision du GANP.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- approuver la huitième édition du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) ;
- demander aux États membres, aux Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et à tous les membres de la communauté aéronautique de continuer d'améliorer le système de navigation aérienne dans le sens du GANP de façon à l'adapter, rapidement et de manière méthodique, aux possibilités et aux défis qui se présentent aux niveaux mondial, régional et local ;
- adopter la proposition de version révisée de la résolution A41-6 de l'Assemblée figurant à l'appendice de la présente note de travail, dans la mesure où elle fait référence au GANP ;
- demander à l'OACI d'apporter aux États membres le soutien nécessaire à l'élaboration et à la mise en œuvre de plans nationaux de navigation aérienne.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques « Chaque vol est sûr et sécurisé », « L'aviation est durable sur le plan environnemental », « L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous », « Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous » et « Aucun pays laissé de côté ».
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note devraient être entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget ordinaire 2026-2027-2028 et de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le Plan d'activités 2026-2028.

<i>Références :</i>	Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> (portail GANP) — septième édition Doc 10209, <i>Rapport de la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN Conf/14), Montréal, 26 août – 6 septembre 2024</i> , et Supplément n° 1 Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)</i> Doc 10186, <i>Quarante-et-unième session de l'Assemblée. Montréal, 27 septembre – 7 octobre 2022. Rapport de la Commission technique</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i>
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 À sa 39^e session, l'Assemblée de l'OACI est convenue d'étendre le cycle de vie du GANP de six ans ou plus entre chaque mise à jour majeure et de trois ans pour les actualisations mineures, selon le cas, afin d'y apporter de la stabilité. La sixième édition du GANP, approuvée par l'Assemblée lors de sa 40^e session, constituait une mise à jour majeure et incluait le passage d'un format papier à un format web connu sous le nom de [portail GANP](#). La septième édition du GANP, approuvée à la 41^e session de l'Assemblée, consistait en une mise à jour mineure du niveau technique mondial, c'est-à-dire du cadre de performance ainsi que des cadres des blocs constitutifs de base (BBB) et de l'ASBU. Une huitième édition contenant des actualisations majeures est soumise dans la présente note pour approbation.

1.2 À sa 41^e session, l'Assemblée de l'OACI a approuvé la sixième édition du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) par la résolution A41-6 — *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne* et énoncé une série de priorités mondiales.

1.3 le 1^{er} novembre 2024, le Conseil a approuvé le [Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI](#). L'objectif de ce plan est de mettre en place un système d'aviation civile internationale sûr, sécurisé et durable qui relie le monde entier pour le bien de toutes les nations et de tous les peuples. Pour concrétiser cette vision, l'OACI a défini six objectifs stratégiques, qui constituent les principes directeurs de ses trois principaux axes de travail : évolution et normalisation, surveillance et audit, et soutien à la mise en œuvre, y compris le Plan mondial de navigation aérienne.

1.4 La huitième édition du GANP, approuvée par le Conseil (235/14), reflète les priorités mondiales exposées par l'Assemblée lors de sa 41^e session et le [Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI](#), approuvé par le Conseil le 1^{er} novembre 2024.

2. HUITIÈME ÉDITION DU GANP

2.1 L'Assemblée de l'OACI lors de sa 41^e session a souligné la nécessité de se concentrer sur les domaines prioritaires, notamment la relance et le développement durable du transport aérien, la réduction des émissions de CO₂¹ et la résilience du système de l'aviation, tout en préservant la sécurité. Ces domaines prioritaires se reflètent également dans les objectifs stratégiques suivants de l'OACI : « Chaque vol est sûr et sécurisé », « L'aviation est durable sur le plan environnemental », « L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous », et « Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous ».

¹ Note. — À sa 41^e session, l'Assemblée de l'OACI a adopté un objectif mondial ambitieux à long terme (LTAG) pour l'aviation internationale concernant la réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici à 2050 (résolution A41-21).

2.2 Niveau stratégique mondial

2.2.1 La stratégie du GANP constate que le puissant moteur socioéconomique que représente le secteur de l’aviation fait face à plusieurs défis. Alors que le trafic aérien, avec ses mouvements de passagers et de marchandises à travers le monde, devrait doubler au cours des quinze prochaines années, de nouvelles formes de demande, des technologies émergentes et des façons novatrices de faire des affaires, ainsi que le talent humain, posent de nouveaux défis et offrent de nouvelles possibilités qui appellent une transformation urgente du système mondial de navigation aérienne afin de stimuler le bien-être social dans le monde. Pour mettre en œuvre les domaines prioritaires définis par la 41^e session de l’Assemblée et les objectifs stratégiques, il importe de les associer à l’évolution du système de navigation aérienne en ajoutant à la stratégie du GANP les défis et possibilités suivants : « soutenir les objectifs climatiques par l’innovation et l’efficacité » et « maintenir la performance opérationnelle par l’amélioration de la résilience ».

2.2.2 Étant donné le principe fondamental du GANP selon lequel l’obligation de performance devrait guider l’évolution du système de navigation aérienne, les ambitions de performance en matière d’environnement et de résilience devraient être mises à jour dans la stratégie du GANP et être libellées comme suit : « réduire au minimum, par des améliorations opérationnelles qui réduisent notamment la consommation de carburant, les effets néfastes de l’activité de l’aviation sur le climat », « réduire au minimum, par des améliorations opérationnelles, les effets néfastes de l’aviation sur l’environnement en ce qui concerne le bruit et la qualité de l’air locale » et « assurer la continuité des services et des performances du système face à des événements perturbateurs ». Cette mise à jour garantira une approche intégrée de la gestion des performances, établira un lien entre le GANP et d’autres initiatives relevant de l’objectif stratégique de l’OACI — Protection de l’environnement, conformément à la recommandation 1.2/1 de la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14) — *Travaux visant à améliorer l’alignement du Plan pour la sécurité de l’aviation dans le monde et du Plan mondial de navigation aérienne*, et offrira une approche coordonnée de l’environnement et de la résilience.

2.2.3 Les innovations en aviation doivent être prises en compte au niveau stratégique, et les nouveaux acteurs² doivent être intégrés dans le système de navigation aérienne de manière globale. C’est pourquoi une nouvelle approche, axée sur les services de navigation aérienne nécessaires à l’intégration des nouveaux acteurs, a été incluse dans la stratégie du GANP, au titre de l’objectif stratégique relatif à la mobilité. La fourniture de services de navigation aérienne sera, au moins dans un premier temps, liée à différents espaces aériens, bien qu’il soit envisagé qu’avec le temps, la fourniture de services évolue vers une intégration accrue des usagers conventionnels et émergents de l’espace aérien. En outre, on s’attend de plus en plus à ce que certains types d’intelligence artificielle soient utilisés dans des outils avancés d’aide à la décision dans le secteur de l’aviation. Afin de parvenir à une interprétation commune de l’intelligence artificielle et de comprendre son incidence sur les opérations et l’être humain dans le système, les principes des Nations Unies³ pour l’utilisation de l’intelligence artificielle ont été intégrés à la stratégie du GANP. La stratégie du GANP figure au [résultat attendu 1](#).

2.3 Niveau technique mondial

2.3.1 Reposant sur l’objectif stratégique « Aucun pays laissé de côté », le GANP comporte un niveau technique mondial pour soutenir la mise en œuvre de la stratégie et contribuer à ce qu’aucune partie prenante ne soit laissée de côté. Les mises à jour de la stratégie dans la huitième édition du GANP ont pour corollaire au niveau technique des orientations supplémentaires sur l’application d’une approche fondée sur les performances afin d’optimiser l’affectation des ressources ([résultat attendu 4](#)), une mise à jour du cadre

² Le terme « nouveaux acteurs » englobe une variété d’aéronefs et de types de missions tels que les aéronefs électriques ou à énergie solaire, les aéronefs à décollage vertical, les aéronefs non habités, les dirigeables, les ballons et une variété d’opérations aériennes au-dessous, au-dessus et dans la gamme d’altitudes généralement utilisée par l’aviation aujourd’hui.

³ [CEB_2022_2_Add.1 \(AI ethics principles\).pdf](#)

de performance du GANP sur l'environnement et la résilience ([résultat attendu 5](#)), une mise à jour du cadre de mise à niveau par blocs du système de l'aviation ([résultat attendu 2a](#) et [résultat attendu 2b](#)). En outre, lors de la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) et de la 40^e session de l'Assemblée, les États ont demandé à l'OACI de mieux mettre en évidence le lien entre les niveaux stratégique et technique du GANP. Pour ce faire, il a été proposé d'établir une correspondance entre le cadre ASBU et la feuille de route conceptuelle. Cette correspondance, qui figure au [résultat attendu 3](#), montre la progression du cadre ASBU (niveau technique) dans la feuille de route conceptuelle (niveau stratégique).

2.4 Niveaux régional et national

2.4.1 La planification régionale et nationale de la navigation aérienne est essentielle pour réaliser la vision exprimée dans le GANP. Elle assure la cohérence, l'harmonisation et la coordination des efforts depuis la mise au point des améliorations opérationnelles jusqu'à leur application en vue d'améliorer le système de navigation aérienne à l'échelle mondiale. Les niveaux régional et national du GANP présentent à la communauté de l'aviation mondiale une base commune pour la planification de mise en œuvre à court et à moyen terme.

2.4.2 Le niveau régional couvre les besoins régionaux et sous-régionaux de performance et d'exploitation, les contraintes et les possibilités dans le cadre des plans régionaux de navigation aérienne de l'OACI et d'autres initiatives qui s'alignent aux niveaux stratégique et technique mondiaux. Afin de soutenir la mise en œuvre de la planification régionale, une solution en ligne pour la gestion des plans régionaux de navigation aérienne est actuellement en cours de développement.

2.4.3 L'établissement de plans nationaux de navigation aérienne, en coordination avec les parties compétentes et conformément aux plans régionaux et mondiaux, est un élément stratégique du cadre national de planification de l'aviation d'un État, et il est crucial pour réaliser la vision commune énoncée dans le GANP. Afin de soutenir la planification nationale, un modèle et des éléments indicatifs pour les plans nationaux de navigation aérienne sont en cours d'élaboration et seront publiés sur le [portail GANP](#).

3. PERSPECTIVES DE LA NEUVIÈME ÉDITION DU GANP

3.1 Les États sont confrontés à des défis importants dans la mise en œuvre du GANP. Ces difficultés sont dues à la complexité inhérente au système de navigation aérienne et sont exacerbées par le manque d'orientations, la transition en cours vers une approche fondée sur les performances, la nécessité de suivre la fréquence actuelle des mises à jour du GANP et le manque de synchronisation entre les mises à jour des plans de navigation aérienne mondiaux, régionaux et nationaux qui en découle. Le faible niveau de développement des plans nationaux de navigation aérienne met en évidence les difficultés rencontrées. Au niveau régional, si des efforts ont été déployés pour mettre en œuvre des améliorations opérationnelles, les progrès restent inégaux et l'intégration des initiatives entre les régions est entravée par l'absence d'orientations et de directives claires au niveau mondial. Cette situation a débouché sur des inefficacités et entravé la réalisation d'une mise en œuvre harmonisée à l'échelle mondiale.

3.2 La Conférence AN-Conf/14, qui avait pour thème « L'amélioration de la performance au service de la durabilité », visait à dégager un consensus mondial sur les initiatives d'amélioration des performances les mieux adaptées pour permettre à l'OACI, aux États membres et au secteur de relever les défis environnementaux mondiaux de l'aviation et de faire face à l'évolution rapide des opérations et des technologies de l'aviation dans un contexte de ressources limitées. La Conférence a formulé une série de recommandations interdépendantes en vue d'apporter au cadre ASBU des améliorations opérationnelles spécifiques.

3.3 Une période d'examen s'impose pour repérer et analyser les difficultés précises que rencontrent les États et les régions, et pour y remédier de façon structurée et proactive. La neuvième édition du GANP devrait entraîner une plus grande stabilité et mieux aider les États et autres parties prenantes à comprendre l'évolution prévue du système mondial de navigation aérienne ainsi que leur rôle et leurs responsabilités pour ce qui est de concrétiser la vision d'un système intégré, harmonisé, interopérable à l'échelle mondiale et sans discontinuité. Cette évolution devrait faire l'objet d'un accord mondial en tenant compte des besoins des États et des régions.

4. **RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE**

4.1 Conformément à la résolution A41-6 de l'Assemblée, le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le GANP soutiennent les objectifs stratégiques de l'Organisation. Le projet partiel de résolution figurant dans l'appendice de la présente note de travail met l'accent sur le GANP et remplace de ce fait la résolution A41-6 : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*.

4.2 Lors de l'examen du projet de résolution figurant en appendice, et pour les besoins de la présente note, prière de se reporter à l'appendice B, qui porte expressément sur le GANP. Le préambule et l'appendice A, qui portent plus précisément sur le GASP, sont présentés dans la note A42-WP/17-TE/1, également au titre du point 33 de l'ordre du jour.

5. **CONCLUSION**

5.1 Dans ce contexte de transformation rapide et continue, la réalisation d'une croissance durable dans le système de transport aérien international est fortement tributaire d'un système mondial de navigation aérienne harmonieux et hautement performant. S'appuyant sur les priorités établies par la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI ainsi que sur le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI, la huitième édition du GANP présente une stratégie actualisée et fournit un soutien à la mise en œuvre à travers ses niveaux technique, régional et national. En rassemblant la communauté aéronautique et en veillant à ce qu'aucune partie prenante ne soit laissée de côté, la huitième édition du GANP vise à mettre en place un système mondial de navigation aérienne agile, sûr, durable, performant et interopérable.

5.2 À l'avenir, compte tenu des difficultés qu'éprouve la communauté de l'aviation à mettre en œuvre le GANP, il est proposé que la neuvième édition du GANP vise avant tout à accroître la stabilité et à fournir des orientations claires concernant l'évolution prévue du système mondial de navigation aérienne, en tenant compte des besoins à l'échelle régionale et nationale.

— — — — —

APPENDICE

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

A42-xx : 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~~ le 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 ~~à cette fin~~, notamment des objectifs en matière de sécurité et en matière de capacité et d'efficacité ~~de la navigation aérienne~~,

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

~~Consciente de~~ *Constatant* l'importance d'une mise en œuvre effective de plans et d'initiatives régionaux et nationaux fondés sur les cadres mondiaux,

~~Consciente~~ *Constatant* 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 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'alignement~~ 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 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~~ le secteur 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 d'apporter aux États membres le soutien nécessaire à l'élaboration et à la mise en œuvre de 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)

(...)

APPENDICE B

Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

L'Assemblée,

Considérant que l'amélioration de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité des activités aéronautiques est un élément clé des objectifs stratégiques de l'OACI,

Ayant adopté la résolution ~~A41-10~~ **A42-xx**, qui est un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques connexes de l'OACI concernant expressément la navigation aérienne,

~~Consciente de~~ *Constatant* l'importance du GANP comme stratégie opérationnelle et élément du panier de mesures pour atteindre les objectifs mondiaux ambitieux de l'OACI concernant les émissions de CO₂,

~~Consciente~~ *Constatant* que de nombreux États et de nombreuses régions élaborent de nouveaux plans de navigation aérienne pour leur propre modernisation et transformation de la navigation aérienne,

Constatant que le partage des meilleures pratiques optimales, des enseignements, et la fourniture d'éléments indicatifs peut aider les États à mettre en place des améliorations opérationnelles de manière économique par l'adoption de systèmes perfectionnés sans passer par des étapes intermédiaires,

1. Charge le Conseil d'utiliser les orientations du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) pour développer le programme des travaux techniques de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne et prioriser les tâches qu'il contient ;

~~2. Prie instamment le Conseil de fournir aux États une feuille de route en matière de normalisation et d'évolution, comme annoncé dans le GANP, comme base pour le programme de travaux de l'OACI ;~~

3.2. Appelle les États, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et l'industrie aéronautique à suivre les orientations du GANP pour les activités de planification et de mise en œuvre qui établissent des priorités, des cibles et des indicateurs compatibles avec les objectifs harmonisés mondialement, compte tenu des besoins opérationnels ;

4.3. Appelle les États à prendre en considération les lignes directrices du GANP pour la mise en œuvre des améliorations opérationnelles comme élément de leur stratégie nationale de réduction de leur impact sur l'environnement, notamment des émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale ;

5.4. Appelle les États, les PIRG et l'industrie le secteur aéronautique à fournir en temps utile à l'OACI, et à se fournir les uns aux autres, des renseignements sur l'état de mise en œuvre du GANP, y compris les enseignements tirés de la mise en œuvre des améliorations opérationnelles décrites dans le cadre ASBU ;

6.5. Invite les PIRG à utiliser les outils normalisés de l'OACI ou des outils régionaux adéquats pour suivre et, en collaboration avec l'OACI, analyser l'état de mise en œuvre des systèmes de navigation aérienne ;

7.6. Charge le Conseil de publier les résultats de l'analyse sur les tableaux de bord des performances régionales qui indique, au minimum, les priorités clés de la mise en œuvre et les avantages accumulés pour l'environnement qui découlent de la mise en œuvre des améliorations opérationnelles décrites dans le cadre ASBU ;

8.7. Prie instamment les États qui élaborent de nouveaux plans de navigation aérienne, pour leur propre modernisation de la navigation aérienne, d'assurer la coordination avec l'OACI et d'aligner leurs plans dans le cadre de leurs PIRG respectifs afin d'assurer l'harmonisation au niveau régional et la compatibilité et l'interopérabilité à l'échelle mondiale ;

9.8. Charge le Conseil de poursuivre l'élaboration du GANP en le tenant à jour par rapport aux technologies émergentes et aux exigences opérationnelles en évolution ;

10.9. Invite l'OACI à poursuivre l'élaboration d'éléments indicatifs relatifs au plan national de navigation aérienne lors des prochaines révisions du GANP et à recueillir et partager des meilleures pratiques optimales, des enseignements et les résultats des analyses comparatives liés à la mise en œuvre des améliorations opérationnelles.