



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

AMÉLIORER L'EFFICACITÉ ET LA RÉALISATION DES MISES À NIVEAU PAR BLOCS DU SYSTÈME DE L'AVIATION (ASBU) ET DES CADRES DE PERFORMANCE

(Note présentée par la Thaïlande, cosignée par Singapour)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail aborde un certain nombre d'aspects essentiels des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et des cadres de performance, qui constituent la pierre angulaire du Plan mondial de navigation aérienne (GANP). Tout en prenant acte de l'importance stratégique des ASBU pour la modernisation de la navigation aérienne mondiale, elle attire l'attention sur les problèmes de stabilité que posent ces mises à niveau et suggère de les rationaliser afin de mieux harmoniser leur mise en œuvre et de s'assurer de leur interopérabilité dans le cadre de performance existant. Elle recommande à l'OACI de structurer les ASBU de manière à ce qu'une « démarche minimale » clairement établie soit suivie, ce qui contribuerait à ce qu'elles soient adoptées de façon plus cohérente et plus large par les États et les régions. Bien que l'approche basée sur les performances ait été introduite dans la 5^e édition du GANP publiée en 2016, elle n'a été que peu suivie. La présente note propose d'aider les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) à faire en sorte que les États et les régions rendent compte de manière globale et harmonisée des résultats qu'ils auront obtenus, ce qui devrait favoriser une plus grande adhésion au cadre de performance du GANP et inciter à privilégier davantage, s'agissant de la modernisation de la navigation aérienne mondiale, une approche axée sur les performances.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des problèmes qui ont été relevés, à savoir le manque de stabilité du cadre de mise en œuvre des ASBU, la nécessité de mieux les harmoniser et le besoin de garantir leur interopérabilité ;
- b) prier instamment l'OACI de revoir et d'affiner le cadre de mise en œuvre des ASBU afin d'en renforcer la cohérence et de garantir leur interopérabilité au niveau mondial ;
- c) demander à l'OACI de fixer et diffuser des orientations relatives à ce que pourrait être une démarche minimale pour la réalisation des ASBU et qui proposerait aux États des étapes claires et concrètes assorties de délais ;
- d) demander à l'OACI d'aider les États et les régions, par l'intermédiaire des PIRG, à suivre les orientations fournies dans le cadre du GANP pour rendre compte, de manière transparente, globale et harmonisée, des résultats qu'ils auront obtenus.

Objectifs stratégiques :	La présente note se rapporte à l'objectif stratégique <i>L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous.</i>
---------------------------------	---

<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget ordinaire.
<i>Références :</i>	Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> Résolution A41-6 de l'Assemblée : <i>Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) constitue le document d'orientation stratégique qui indique comment le système mondial de navigation aérienne est appelé à évoluer. Il a pour objectif premier de faire en sorte que le système de transport aérien soit sûr, efficace et durable sur le plan environnemental, et qu'il réponde aux futurs besoins liés à la croissance du trafic aérien. Les mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et les cadres de performance sont au cœur de la stratégie de mise en œuvre du GANP.

1.2 Le cadre de mise en œuvre des ASBU a été institué dans le but d'offrir une approche structurée et basée sur les performances pour la modernisation de la navigation aérienne. L'idée est de donner aux États et aux régions un moyen souple de mettre en place de nouvelles technologies et modes de fonctionnement qui permettent d'apporter des améliorations progressives susceptibles de produire de réels avantages. La conception de ce cadre laisse aux États la flexibilité nécessaire pour sélectionner et réaliser des mises à niveau en rapport avec leurs besoins opérationnels spécifiques et leurs capacités financières, en s'adaptant à des environnements d'exploitation différents.

1.3 Le cadre de performance, qui est lié au cadre de mise en œuvre des ASBU, a pour but d'offrir aux États la possibilité de mettre en place une approche axée sur les données et basée sur leur performance qui puisse leur permettre de déterminer leurs besoins relatifs à la modernisation de la navigation aérienne. Cette approche met l'accent sur la définition des résultats souhaités et des niveaux de performance requis (les objectifs à atteindre), tandis que le cadre de performance, qui permet de suivre, de mesurer et d'améliorer de manière continue la performance réelle, indique comment les atteindre.

2. ANALYSE

2.1 En dépit de son rôle fondamental, le cadre de mise en œuvre des ASBU se heurte à des problèmes de stabilité et d'application cohérente. Les fréquents ajouts ou révisions dont il est l'objet cherchent certes à s'assurer que ces mises à niveau restent en phase avec l'évolution des technologies, mais elles peuvent être source de difficultés pour les États : incertitudes quant à la réalisation des nouveaux éléments du système, exercice délicat en termes d'affectation des ressources, situations complexes dues à de fortes interdépendances qui compliquent l'exécution des plans nationaux de mise en œuvre ou encore lenteur des taux d'adoption. Les problèmes de stabilité tiennent non seulement à la fréquence des mises à jour, mais s'expliquent aussi par le manque de clarté et de cohérence des orientations, dont des ambiguïtés viennent compliquer plus encore la réalisation des mises à niveau.

2.2 Le cadre actuel de mise en œuvre des ASBU, si complet soit-il, peut s'avérer difficile à appréhender par ceux qui sont chargés d'y procéder, ce qui nuit à leur bonne compréhension, à l'établissement des priorités et à leur harmonisation au niveau mondial. La multitude des éléments dont se composent ces mises à niveau masque les améliorations fondamentales indispensables à une modernisation

homogène de la navigation aérienne mondiale qui doivent être entreprises par tous. Le fait de rationaliser le cadre de leur mise en œuvre les rendrait plus claires et permettrait aux États de mieux saisir leurs objectifs et leurs atouts majeurs, gages d'une meilleure communication et d'une meilleure adhésion à un système de navigation aérienne mondialement cohérent. Un tel cadre donnerait en outre aux États la possibilité de concentrer leurs ressources sur l'harmonisation internationale des mises à niveau, dont ils tireraient rapidement les bénéfices. La rationalisation devrait permettre de distiller de manière stratégique les éléments essentiels des ASBU, en mettant en avant leurs principales composantes et leurs répercussions respectives, tout en contribuant à ce qu'ils soient compris et appliqués de façon cohérente dans tous les États.

2.3 Une interopérabilité homogène par-delà les frontières nationales et régionales est essentielle. Le rôle que joue l'OACI pour établir et mettre en place les conditions nécessaires à une vaste interopérabilité et proposer des orientations détaillées dans le cadre de mise en œuvre des ASBU est d'une importance capitale pour pouvoir disposer d'un système mondial intégré de navigation aérienne.

2.4 Pour remédier aux problèmes que pose la réalisation des mises à niveau, l'OACI devrait définir et promouvoir une « démarche minimale » en la matière. Il s'agirait en l'espèce de déterminer un ensemble minimal d'éléments des ASBU à mettre en œuvre pour garantir une interopérabilité et une harmonisation à l'échelle mondiale et se préparer au futur système de navigation aérienne. Une telle démarche pourrait être d'un grand intérêt, en ce qu'elle permettrait de donner des orientations claires et hiérarchisées quant aux éléments essentiels des ASBU qui offrent de réels avantages et correspondent aux objectifs stratégiques mondiaux, de sorte que les États pourraient procéder aux mises à niveau et les gérer plus facilement et plus efficacement.

- a) *Définition d'un ordre de priorité pour la réalisation des mises à niveau par les États* : une démarche minimale permet à davantage d'États de moderniser le système d'aviation sans être dépassés par la tâche, en fixant un point de départ pragmatique ouvrant la voie à des améliorations progressives.
- b) *Mise en avant des principales capacités requises* : cette approche consiste à répertorier les principales capacités dont doit être doté un système mondial de navigation aérienne fonctionnel et interopérable, l'attention devant être plus particulièrement portée sur les éléments fondamentaux et sur la nécessité de ne laisser aucun pays de côté.
- c) *Meilleure gestion de la réalisation des mises à niveau* : en proposant un ensemble ciblé de mises à niveau essentielles, la démarche minimale aide les États à gérer plus efficacement les complications liées à leur réalisation, ce qui incitera un plus grand nombre d'entre eux à mettre en œuvre le GANP et permettra d'en retirer plus rapidement les avantages qu'il présente sur le plan mondial.
- d) *Affectation stratégique des ressources* : une démarche minimale claire permet aux États d'affecter au mieux leurs ressources en concentrant leurs investissements sur les mises à niveau qui sont les plus importantes, auront un maximum de retombées et contribueront directement à l'objectif d'une harmonisation mondiale.

2.5 L'établissement d'une telle démarche constitue une évolution stratégique vers une approche plus pragmatique et plus accessible de la modernisation de la navigation aérienne, qui veille à ce qu'aucun État ne soit laissé de côté dans la mise en place d'un système de transport aérien mondial sûr, efficace et durable.

2.6 De même, bien que le GANP ait été assorti en 2016 d'une liste d'indicateurs de performance clés (KPI), le nombre d'États qui mesurent leurs performances reste faible, beaucoup préférant prendre leurs décisions dans une démarche heuristique plutôt que de recourir à une analyse axée sur les données. Ce problème est souvent dû aux difficultés qu'ont les États à traiter les données. Le GANP offre un cadre de mise en œuvre très complet, qui propose une méthode de mesure détaillée simple et facile à appliquer ; pour autant, un soutien supplémentaire s'avère nécessaire. L'OACI pourrait promouvoir une approche basée sur les performances en aidant les États et les régions, par l'intermédiaire des PIRG, à rendre compte de leurs résultats de manière globale et harmonisée, ce qui contribuerait à réaliser les mises à niveau en suivant une démarche résolument axée sur les performances.

3. CONCLUSION

3.1 Les mises à niveau par blocs du système de l'aviation demeurent d'une importance capitale pour la modernisation de la navigation aérienne mondiale. Afin de tirer pleinement parti de leur potentiel, il convient de faire évoluer leur cadre de mise en œuvre et de remédier aux problèmes liés à la stabilité, de s'attacher à mieux les harmoniser et de veiller à ce qu'elles garantissent une interopérabilité homogène.

3.2 En rationalisant le cadre de mise en œuvre des ASBU pour le rendre plus cohérent, en mettant l'accent sur une forte interopérabilité et en définissant une « démarche minimale » claire pour leur réalisation, l'OACI pourra considérablement améliorer la mise en œuvre du GANP. Ces mesures permettront aux États, en particulier ceux dont les ressources sont limitées, de poursuivre leurs efforts de modernisation, ce qui contribuera à rendre le système de transport aérien mondial plus intégré, plus efficace et plus sûr.

3.3 En outre, l'application efficace d'une approche basée sur les performances a ceci de très utile qu'elle permet aux États de prendre des décisions axées sur des données, décisions qui sont d'une importance primordiale pour déterminer leurs besoins liés à la modernisation de la navigation aérienne. La mise en place d'une telle approche accroîtra l'efficacité du GANP dans la modernisation de la gestion du trafic aérien (ATM). Bien que le cadre de mesure des performances proposé par le GANP se veuille à la fois complet et simple à appliquer, il est impératif d'amener davantage d'États à l'adopter. L'OACI peut fournir un soutien ciblé aux États et aux régions par le truchement des PIRG afin de rendre son utilisation plus cohérente, ce qui viendra compléter les efforts déployés pour la réalisation des ASBU et permettra de se rapprocher plus encore des objectifs du GANP relatifs à l'amélioration de l'efficacité opérationnelle du transport aérien mondial.