



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

PRISE EN COMPTE AU NIVEAU RÉGIONAL DES INITIATIVES D'AMÉLIORATION DES OPÉRATIONS

(Note présentée par la Chine et Singapour)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) définit les orientations stratégiques mondiales pour l'évolution du système de navigation aérienne. Une coopération, une collaboration et une coordination étroites avec tous les acteurs concernés par sa mise en œuvre sont donc nécessaires. De plus, le Plan sert à encadrer l'élaboration et la mise en œuvre des plans régionaux, sous-régionaux et nationaux qui guideront la modernisation et la transformation des systèmes de navigation aérienne des États.

La structure du GANP comporte quatre niveaux : le niveau stratégique mondial, le niveau technique mondial, le niveau régional et le niveau national. Les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) sont chargés de définir les priorités régionales en matière de mise en œuvre. Chaque PIRG ayant des priorités et des calendriers différents, la mise en œuvre harmonisée des initiatives d'améliorations opérationnelles dans les régions pourrait s'avérer difficile.

La présente note porte sur la nécessité d'assurer une collaboration efficace au niveau régional en ce qui concerne la planification de la mise en œuvre des initiatives d'amélioration des opérations qui contribueront à faire du système de navigation aérienne un système intégré, harmonisé, homogène, et interopérable à l'échelle mondiale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) convenir que les régions ont des priorités différentes et qu'elles doivent donc mettre en œuvre le GANP à leur rythme étant donné qu'elles ont toutes des besoins différents et qu'elles sont confrontées à des difficultés qui leur sont propres ;
- b) noter que, comme la mise en œuvre des initiatives et les calendriers diffèrent d'une région à l'autre, les usagers de l'espace aérien qui effectuent des vols régionaux transfrontières seront confrontés à des problèmes d'interopérabilité et d'harmonisation à l'avenir ;
- c) demander à l'OACI de définir des orientations sur la mise en commun d'initiatives menées dans différentes régions, notamment : 1) une approche concernant la définition d'un ensemble minimum d'initiatives, alignées sur le GANP, à mettre en œuvre à l'échelle mondiale, et les calendriers correspondants ; et 2) une approche selon laquelle des régions contiguës conviendraient d'un ensemble d'initiatives alignées sur le GANP et des calendriers de mise en œuvre associés.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail 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 décrites dans la présente note devraient être entreprises sous réserve des ressources prévues par 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 de l'Assemblée A41-6, <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) est un important dispositif qui aide à établir les priorités mondiales et à orienter l'évolution du système mondial de navigation aérienne pour assurer que la vision d'un système de navigation aérienne intégré, harmonisé, homogène et interopérable à l'échelle mondiale devienne réalité.

1.2 Le GANP comporte quatre niveaux, à savoir le niveau stratégique mondial, le niveau technique mondial, le niveau régional et le niveau national. Les niveaux globaux du GANP fournissent des orientations stratégiques de haut niveau aux décideurs pour guider l'évolution du système mondial de navigation aérienne dans le but de donner forme à cette vision, tout en aidant les gestionnaires techniques dans la planification des initiatives d'améliorations opérationnelles. La planification de la mise en œuvre et l'exécution de ces initiatives se font aux niveaux régional et national, en tenant compte des besoins des régions et des États.

1.3 Les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) sont chargés de définir les priorités régionales en matière de planification et de mise en œuvre, qui seront alignées sur le GANP et tiendront compte des besoins opérationnels régionaux. Les États élaborent les plans nationaux de navigation aérienne en fonction de leurs besoins opérationnels et des priorités régionales.

2. ANALYSE

2.1 Le GANP fournit le cadre permettant d'assurer l'alignement mondial sur les orientations stratégiques, et est conçu pour assister les gestionnaires techniques et pour aider les régions dans la planification de la mise en œuvre. Cela permet à chaque région de prendre en considération ses besoins particuliers, tels que la croissance prévue, le volume de trafic et l'environnement opérationnel de la région, ainsi que d'autres facteurs, comme les ressources disponibles, les priorités régionales et les besoins des États, dans la planification de la mise en œuvre des initiatives.

2.2 L'entrecroisement des priorités mondiales, régionales et nationales signifie que la hiérarchisation des priorités est différente d'un endroit à l'autre et que la mise en œuvre du GANP ne se fait pas au même rythme. L'avantage de cette approche est la latitude et l'agilité qu'elle confère en ce qui concerne la planification de la mise en œuvre au niveau régional. L'inconvénient est que comme les régions procèdent à la mise en œuvre des initiatives d'améliorations des opérations selon des calendriers différents, il sera de plus en plus difficile d'assurer l'interopérabilité des systèmes et l'harmonisation des procédures entre les régions.

2.3 Les PIRG définissent leurs initiatives et leurs calendriers d'exécution différemment pour s'assurer qu'ils sont adaptés en fonction de l'environnement opérationnel, des besoins, des contraintes et des possibilités de chaque région. Il se peut aussi que l'état d'avancement de la mise en œuvre ne corresponde pas au plan. Par conséquent, les usagers de l'espace aérien qui effectuent des vols régionaux transfrontières seront probablement confrontés à des problèmes d'interopérabilité et d'harmonisation à l'avenir.

2.4 En outre, l'évolution du système de navigation aérienne repose sur la notion de gestion par trajectoire, habilitée par l'accès à des informations exactes communiquées rapidement. Le fait que la quatorzième Conférence de navigation aérienne ait approuvé la recommandation de passer aux services d'informations sur les vols et les flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif (FF-ICE) d'ici 2034 est un pas dans la bonne direction. Cette initiative repose sur un calendrier de mise en œuvre harmonisé mondialement, permettant ainsi aux parties concernées de chaque région de planifier leurs activités de mise en œuvre respectives et d'en suivre l'avancement.

2.5 De plus, pour améliorer encore l'interopérabilité et l'harmonisation, deux ou plusieurs régions voisines devraient établir ensemble une série d'initiatives interrégionales. Il s'agirait notamment :

- a) de communiquer les plans de mise en œuvre des régions ;
- b) de faire part de l'état d'avancement de la mise en œuvre ;
- c) d'analyser les besoins interrégionaux que les régions prendront ensuite en considération dans leur planification de la mise en œuvre.

2.6 À l'avenir, il faudra également clarifier les rôles des parties concernées, telles que l'OACI, les PIRG et les États, en ce qui concerne la planification et la mise en œuvre d'initiatives dans les différentes régions.