



## ASSEMBLÉE — 42<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

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

#### DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR LES ÉTATS ET LES RÉGIONS DANS LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE AU RYTHME DES MISES À JOUR ET AXES DE SOLUTIONS.

[Note présentée par l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique  
et à Madagascar (ASECNA), pour le compte de ses États membres<sup>2</sup>]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note d'information vise, d'une part, à exposer les difficultés rencontrées par certains États et certaines régions en ce qui a trait à une bonne compréhension du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et ses mise à jour, et à l'utilisation efficace de son contenu pour leurs besoins de planification en matière de systèmes et services de navigation aérienne, et d'autre part, à suggérer des axes d'actions dont la prise en considération par l'OACI et toutes les autres parties prenantes au GANP pourrait efficacement contribuer à résoudre les difficultés énumérées et satisfaire toutes les attentes associées à la mise en place d'un tel document stratégique de portée mondiale.

|                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques suivants : <i>Chaque vol est sûr et sécurisé, L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous, L'aviation est durable sur le plan environnemental, 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>                   |
| <i>Incidences financières :</i> | La présente note n'a aucune incidence financière apparente                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <i>Références :</i>             | Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne – cinquième édition</i><br>Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne – sixième édition</i><br>Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne (portail GANP) – septième édition</i><br>Doc 10209, <i>Rapport de la quatorzième Conférence de navigation aérienne</i> (et Supplément n° 1)<br>Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)</i> |

<sup>1</sup> Versions française et anglaise fournies par l'ASECNA.

<sup>2</sup> Bénin, Burkina Faso, Cameroun, République centrafricaine, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, France, Gabon, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Madagascar, Mali, Mauritanie, Niger, Rwanda, Sénégal, Tchad, Togo.

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'Assemblée de l'OACI a convenu, lors de sa 39<sup>e</sup> session, 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.

1.2 La cinquième édition du GANP a été approuvée par l'Assemblée de l'OACI au cours de sa 39<sup>e</sup> session en 2016, avec des changements majeurs apportés.

1.3 La sixième édition du GANP, approuvée par l'Assemblée lors de sa 40<sup>e</sup> 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.

1.4 Lors de sa 41<sup>e</sup> session, l'Assemblée de l'OACI a approuvé en 2022 la septième édition du GANP avec des changements mineurs.

1.5 La huitième édition du GANP, approuvée par le Conseil de l'OACI en juillet 2025, comporte des changements majeurs et intègre la vision portée par le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI, approuvé par le Conseil le 1<sup>er</sup> novembre 2024.

1.6 Force est de constater que, depuis la cinquième édition approuvée en 2016 jusqu'à la septième édition approuvée en 2022, la plupart des États et Organisations, et plus particulièrement des États de la Région Afrique – Océan Indien, rencontrent des difficultés à mettre en œuvre les dispositions du GANP au rythme des changements apportés dans les éditions successives.

## 2. DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DANS LA MISE EN ŒUVRE DU GANP

2.1 Dans le but d'apporter de la stabilité sur le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), l'Assemblée de l'OACI a retenu, lors de sa 39<sup>e</sup> session, de rallonger le cycle de mise à jour de ce Plan en procédant à des actualisations mineures tous les trois ans et majeures tous les six ans, selon le cas.

2.2 La cinquième édition du plan mondial de navigation aérienne, approuvée par l'Assemblée de l'OACI au cours de sa 39<sup>e</sup> session en 2016, a apporté des changements majeurs par rapport à l'édition précédente. Ces changements ont porté notamment sur l'introduction du Cadre de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) avec les feuilles de route technologiques associées.

2.3 La prise en compte de ces changements de la cinquième édition du GANP, aussi bien dans les plans régionaux de la navigation aérienne que dans les plans nationaux des États, a pris beaucoup de temps du fait long processus d'appropriation du concept d'ASBU par les différentes parties prenantes.

2.4 À travers les différentes formations et sensibilisations organisées par les Bureaux régionaux de l'OACI, la plupart des États et Organisations étaient parvenus à s'approprier le cadre ASBU défini dans la cinquième édition du GANP. Ce long processus, dont la durée varie suivant les régions, avait permis de classer les modules ASBU suivant les priorités et les besoins des régions et a abouti à l'actualisation des Plans régionaux de la navigation aérienne et la prise en compte par les États et les organisations dans leurs stratégies locales de la navigation aérienne.

2.5 Six années après, c'est-à-dire en 2022, au moment où les régions ont commencé à peine à implémenter sur le plan opérationnel les changements de la cinquième édition du GANP, la sixième édition a été approuvée et est entrée en vigueur, avec aussi des changements majeurs, y compris le passage d'un format papier à un format web connu sous le nom de portail GANP.

2.6 En effet, la sixième édition du GANP a connu des changements significatifs dans la structure du cadre ASBU et avec l'introduction de nouveaux éléments ASBU, appelant à la mise en œuvre d'un nouveau processus, plus ou moins long d'appropriation suivant les régions, devant aboutir à la mise à jour des plans stratégiques régionaux et nationaux dans le domaine de la navigation aérienne. Ce processus est toujours en cours dans la plupart des États et des régions.

2.7 Face à cette situation, et avec les changements mineurs adoptés dans la septième édition du GANP et la perspective d'une huitième édition intégrant des changements majeurs pour prendre en compte notamment le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI, il y a lieu de s'interroger sur le cycle d'actualisation du GANP, au regard de la nécessité d'appropriation et de mise en œuvre effective par les États, les Organisations et les régions, des évolutions apportées, tout en s'alignant sur les délais associés aux blocs ASBU.

2.8 Il apparaît donc nécessaire de se pencher sur la définition d'un cycle de mise à jour qui tienne également compte du temps nécessaire aux régions et aux États ainsi qu'aux usagers du système de navigation aérienne pour la planification, l'acquisition et la mise en œuvre des systèmes et services aux niveaux régional et national. La définition du cycle devrait tenir compte du temps nécessaire pour les phases d'appropriation, de maturation et d'amortissement, lorsque des évolutions technologiques interviennent pour appuyer les améliorations opérationnelles poursuivies dans les plans.

2.9 Par ailleurs dans la plupart des cas, l'élaboration et la publication des plans régionaux et nationaux de navigation aérienne cohérents avec le GANP demeure un défi pour les États et les régions du fait du manque de guides techniques pratiques pouvant les orienter dans le développement de ces plans. Pour faire face à cette situation, les efforts de l'OACI devraient être également orientés vers la mise à disposition d'éléments indicatifs et de guides destinés à servir et orienter les États et les régions dans leurs tâches d'élaboration des plans régionaux et des plans nationaux. À cet effet l'OACI pourrait faciliter la mise en place d'une plateforme numérique de partage volontaire d'expériences où les canevas et des modèles de plans régionaux ou nationaux de navigation aérienne seraient disponibles pour servir et appuyer les régions et États qui pourraient en avoir besoin.

### 3. CONCLUSION

3.1 Malgré l'extension du cycle de vie du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) convenu par l'Assemblée de l'OACI lors de sa 39<sup>e</sup> session, en procédant à des actualisations mineures tous les trois ans et majeures tous les six ans, des États et des régions éprouvent toujours des difficultés dans la mise en œuvre du GANP au rythme des changements apportés dans les éditions successives du document, faisant persister des disparités, entre les régions ainsi qu'entre les États d'une même région, en matière de documentation et de planification du système et des services de navigation aérienne.

3.2 Cet état de fait pourrait être adressé par des actions efficaces et pratiques qui répondent aux besoins des parties concernées. Des axes d'actions pourraient entre autres consister à :

- a) reconnaître les difficultés rencontrées par des États et des régions dans la mise en œuvre du Plan mondial de navigation aérienne en raison de la périodicité de son actualisation ;
- b) apporter, par les mécanismes appropriés de l'OACI, le soutien nécessaire aux États membres pour l'appropriation des changements apportés à chaque nouvelle édition du GANP et pour l'élaboration et la mise en œuvre de plans nationaux de navigation aérienne ;

- c) envisager la définition d'un cycle de mise à jour qui tienne également compte du temps nécessaire aux régions et aux États ainsi qu'aux usagers du système de navigation aérienne pour la planification, l'acquisition et la mise en œuvre des systèmes et services aux niveaux régional et national
- d) encourager les États, les groupes régionaux ainsi que l'industrie à collaborer avec l'OACI et ses groupes d'experts pertinents en vue de la mise en place de plateformes appropriées y compris un cadre en ligne de partage volontaire d'expériences où les canevas et des modèles de plans régionaux et nationaux de navigation aérienne seraient rendus disponibles pour appuyer les régions et États qui pourraient en avoir besoin pour l'élaboration de leurs propres plans de navigation aérienne.

— FIN —