



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 34 : Politique en matière de sécurité et de navigation aérienne

UNE STRATÉGIE COMPLÈTE POUR LA NAVIGATION AÉRIENNE : ADOPTION DE L'ÉDITION ACTUALISÉE DU PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750), qui définit l'orientation stratégique du programme des travaux techniques de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne mondiale, sert aussi de guide aux États, aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), aux fournisseurs de services, aux usagers de l'espace aérien et aux parties prenantes de l'industrie. La cinquième édition de ce plan a été approuvée par le Conseil (208/8) le 30 mai 2016. En outre, une version révisée de la Résolution A38-2 qui concerne les plans mondiaux figure dans l'Appendice à la présente note de travail.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à approuver la cinquième édition du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) comme orientation stratégique pour la navigation aérienne mondiale ;
- à demander aux États, aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), aux fournisseurs de services et aux usagers de l'espace aérien d'établir des priorités et des cibles cadrant avec les objectifs du GANP ainsi qu'avec les besoins opérationnels de chaque région ;
- à adopter la résolution présentée dans l'Appendice à la présente note, jusqu'à l'Appendice B de cette résolution et y compris celui-ci, en remplacement de la partie correspondante de la Résolution A38-2 ;
- à prier instamment les États de poursuivre la mise en œuvre de la PBN compte tenu des objectifs de la Résolution A37-11, comme catalyseur principal de la mise en œuvre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU).

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées par la présente note seront entreprises sous réserve de la disponibilité de ressources dans le budget-programme ordinaire de 2017-2019 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2013) Doc 10007, <i>Rapport de la douzième Conférence de navigation aérienne</i> (2012) Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> (cinquième édition) La mise à niveau par blocs du système de l'aviation — Le cadre pour une harmonisation mondiale (2016)

1. INTRODUCTION

1.1 Un système mondial efficace de navigation aérienne permet de réaliser l'interopérabilité et la continuité entre toutes les régions pour tous les usagers et durant toutes les phases de vol. Il satisfait aux niveaux de sécurité convenus, permet une exploitation économique optimale des vols, est viable du point de vue de l'environnement et respecte les impératifs de sécurité nationale. La vision directrice de l'OACI à cet égard est définie dans le *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (Doc 9854), tandis que le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) sert de document de planification stratégique soutenant les États, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) de l'OACI, les fournisseurs de services, les usagers de l'espace aérien et les parties prenantes de l'industrie.

1.2 Pour qu'il remplisse son rôle, le GANP a été mis à jour de manière à contenir de plus amples éléments indicatifs en matière de mise en œuvre et à tenir compte du cycle des sessions de l'Assemblée. De plus, les modules ASBU ont été actualisés en fonction des progrès technologiques récents et des nouvelles normes. Par contre, la structure globale des deux documents n'a pas été modifiée, afin d'assurer la stabilité nécessaire aux cadres généraux qu'ils constituent. La sixième édition (2019), au début du Bloc 1, pourrait subir d'importants changements.

1.3 La cinquième édition du GANP (Doc 9750) et l'édition 2016 du document relatif à la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) sont toutes deux disponibles sur le site web des documents de référence de la 39^e session de l'Assemblée à l'adresse <http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/documentation-reference-documents.aspx>.

2. ANALYSE

2.1 Une première consultation des États, effectuée par les bureaux régionaux de l'OACI, a révélé qu'après l'effort considérable fait pour aligner les plans locaux et régionaux sur la quatrième édition, la stabilité était une importante condition préalable de l'actualisation du document. Pour le projet de cinquième édition du GANP, l'accent a donc été mis sur une présentation plus cohérente, l'insertion d'ajouts déjà prévus et la mise à jour des modules des Blocs 1 et 2 du document ASBU.

2.2 Cela étant, un important changement a été apporté à la périodicité des modules ASBU. Il a en effet été jugé nécessaire de mettre en correspondance le cycle de trois ans des sessions de l'Assemblée de l'OACI et le cycle de deux ans des amendements des documents de l'Organisation avec le cycle de six ans des modules. Il est donc proposé que le Bloc 0 couvre la période 2013-2018, le Bloc 1, la période 2019-2024, et le Bloc 2, la période 2025-2030, et que le Bloc 3 commence en 2031.

2.3 La mise à jour du document ASBU et de toutes les feuilles de route du GANP a été confiée à des groupes d'experts de l'OACI. Chacun avait la responsabilité d'un ensemble de modules. L'un d'entre eux, le Groupe d'experts sur les besoins et les performances de la gestion du trafic aérien (ATMRPP), a fait office d'architecte général et examiné en dernier le document pour en assurer la cohérence.

2.4 Les ajouts, à savoir les textes insérés relatifs à une approche basée sur la performance pour les modules ASBU, aux aspects de la mise en œuvre liés au financement et à la coordination, à la notion de démarche minimale, à la documentation sur les modules ASBU, à la feuille de route pour la normalisation et à l'architecture logique de l'ATM mondiale, sont des réponses aux recommandations de la conférence AN-Conf/12 ou à des demandes des États. Ils ne changent pas la philosophie ASBU et devraient aider à comprendre, planifier et exécuter les modules.

2.5 La mise en œuvre des modules ASBU doit être réalisée au travers de programmes régionaux faits sur mesure, en fonction des besoins opérationnels spécifiques. Les PIRG de l'OACI conçoivent ces programmes de travail en dégageant en premier lieu les caractéristiques opérationnelles de leurs zones de gestion du trafic aérien (ATM) homogènes, les grands courants de trafic et les grands aérodomes internationaux. L'analyse de ces données opérationnelles met en évidence les possibilités d'amélioration des performances, et les modules ASBU sont par la suite évalués afin de déterminer lequel d'entre eux est le mieux à même de produire les améliorations opérationnelles nécessaires. De plus amples renseignements sur ce sujet sont présentés dans une note distincte (A39-WP/38) qui décrit la manière dont les PIRG, se fondant sur le GANP, progressent actuellement à cet égard.

2.6 Une fois terminées les analyses opérationnelles et les mises en œuvre qui en résultent, la prochaine étape demande une surveillance des performances de navigation aérienne au moyen d'une stratégie reconnue de mesures et de compte rendu. Durant la phase initiale, au niveau régional, l'état de mise en œuvre sera illustré à l'aide de cartes et de graphiques dynamiques sur le site web de l'OACI. L'analyse des données communiquées se fera en collaboration entre les États, les PIRG et l'OACI. Les résultats seront ensuite publiés dans les tableaux de bord des performances régionales proposés (basés sur le web) et dans un rapport annuel mondial sur la navigation aérienne.

2.7 Le Conseil de l'OACI a approuvé la cinquième édition du GANP et sa documentation connexe, auxquelles on peut accéder par le lien figurant au paragraphe 1.3 ci-dessus.

2.8 Dans la cinquième édition du GANP, la plus haute priorité est donnée à la mise en œuvre de la PBN parce qu'elle est un catalyseur clé du renforcement de la sécurité, de l'augmentation de la capacité de l'espace aérien, de l'amélioration de l'efficacité opérationnelle et de la réduction des incidences environnementales de l'aviation. Il ne reste que quelques mois, et les statistiques indiquent que seulement 36 % des États atteindront probablement les objectifs de la Résolution A37-11 fixés pour la fin de 2016. Cela est une source de préoccupation, la PBN devenant un élément très important à la fois pour l'exploitation aérienne et pour la formation des pilotes.

3. MISES À JOUR FUTURES DU GANP

3.1 La Commission de navigation aérienne de l'OACI révisera le GANP dans le cadre du programme triennal des travaux et fera rapport au Conseil un an avant chaque session de l'Assemblée. Le rapport de la Commission présentera les progrès réalisés à l'échelle mondiale dans la réalisation des objectifs du GANP, et il examinera les enseignements tirés par les États, l'industrie et les PIRG. Il examinera également l'évolution des besoins de l'aviation, le contexte de la navigation aérienne et d'autres facteurs, et il proposera des ajustements appropriés du GANP pour en tenir compte.

3.2 En 2019, au début du Bloc 1, la sixième édition sera profondément remaniée de façon à contenir des échéanciers de planification plus à jour, des ajustements technologiques et des orientations visant à faciliter la mise en œuvre. Les observations reçues des États lors de l'examen final de la cinquième édition seront prises en considération. Les travaux du prochain triennat sur la démarche minimale, une méthode de mise en œuvre basée sur la performance, l'architecture logique de l'ATM et la feuille de route pour la normalisation renforceront le GANP comme outil de planification unique et complet pour les États.

3.3 Lors de la consultation des États en vue de la cinquième édition du GANP, il a été déterminé que plusieurs questions doivent être approfondies dans la sixième édition (2019) :

- a) la définition d'objectifs convenus de performance mondiale du GANP aidera les États à aligner leurs plans respectifs sur ces objectifs. Cela sera appuyé par l'élaboration des concepts qui sous-tendent l'exploitation ;
- b) l'élaboration du concept de trajectoire minimale, ainsi que sa concrétisation dans les plans régionaux et nationaux de mise en œuvre, contribueront à un niveau minimum d'interopérabilité à l'échelle mondiale ;
- c) la reconnaissance de l'importance des feuilles de route technologiques assurera un niveau de certitude en ce qui concerne le Plan mondial ; la poursuite de leur structuration avec une meilleure définition des cibles et une meilleure trajectoire de convergence devrait résolument appuyer une mise en œuvre réaliste et harmonieuse ;
- d) le renforcement de la liaison entre le GASP et le GANP mettra en valeur dans le GANP la nécessité d'évaluer la sécurité et les incidences des performances humaines lors de la mise en œuvre et dans le GASP soulignera la notion de sécurité opérationnelle et précisera les modules GANP qui appuient les priorités de sécurité identifiées dans le GASP.

3.4 Les observations des États sur les recherches et le sauvetage ainsi que l'élaboration récente du concept de Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) pourraient également mener à certaines additions aux fils actuellement identifiés du GANP.

3.5 Avant d'être présentées au Conseil, les mises à jour proposées seront communiquées aux États membres pour consultation. Après l'approbation du Conseil, le GANP actualisé sera soumis à l'approbation des États membres de l'OACI à la session suivante de l'Assemblée.

4. **RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE**

4.1 Étant donné que le GASP et le GANP définissent les orientations stratégiques mondiales dans les domaines de la sécurité et de la navigation aérienne, respectivement, il est proposé qu'ils fassent l'objet d'une seule résolution actualisée de l'Assemblée (34-xx : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*). Cette résolution intègre les mises à jour et remplace la Résolution A38-2 actuelle. Le texte intégral de la résolution proposée est présenté en Appendice.

4.2 Conformément à la Résolution A38-2, la cinquième édition du GANP établit un cadre qui tient compte de l'incidence des plans nationaux de modernisation de la navigation aérienne sur le système mondial et facilite les activités visant à assurer l'harmonisation mondiale, y compris l'établissement des priorités qui dictent le programme des travaux techniques de l'Organisation durant chaque triennat.

4.3 Les éléments concernant expressément le GANP figurent à l'Appendice B de la résolution récapitulative proposée 34-xx : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*. En conséquence, lors de l'examen de la proposition, et aux fins de la présente note, il conviendrait de ne s'intéresser qu'à l'Appendice B de la résolution, qui porte uniquement sur le GANP. Les considérants et l'Appendice A de la résolution, qui concernent expressément le GASP, sont examinés dans la note A39-WP/29 au titre du point 34 de l'ordre du jour.

5. CONCLUSION

5.1 Le GANP actualisé offre une vision à long terme qui préservera la confiance dans le fait que l'OACI, les PIRG, les États, les fournisseurs de services, les usagers de l'espace aérien et les parties prenantes de l'industrie élaboreront et mettront en œuvre une infrastructure de navigation aérienne et les moyens avioniques avancés qui favoriseront l'harmonisation mondiale complète du système ATM.

5.2 Les États sont instamment priés de poursuivre en priorité la mise en œuvre de la PBN compte tenu des objectifs de la Résolution A37-11, comme catalyseur clé de la mise en œuvre de l'initiative ASBU.

APPENDICE

PROJET DE RÉSOLUTION DE LA 39^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

34/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 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 a établi des Objectifs stratégiques, notamment des objectifs en matière de sécurité et en matière de capacité et d'efficacité,

Reconnaissant l'importance de cadres mondiaux pour appuyer les Objectifs stratégiques de l'OACI,

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

Reconnaissant 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 et avec le leadership de l'OACI,

Notant que le Conseil a approuvé, le 30 juillet 2013, la première édition actualisée du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et, le 29 mai 2013, la quatrième édition actualisée du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

1. *Approuve* ~~la première édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (le GASP) et la quatrième édition du Plan mondial de navigation aérienne (le 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 ;
3. *Décide* que ces plans mondiaux seront mis en œuvre et tenus à jour en coopération et 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 de mise en œuvre seront élaborés et exécutés, ce qui garantira 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 de supervision de la sécurité et le 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, y compris celles qui ont été relevées lors des audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), par l'application des objectifs du GASP et 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, 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 Conseil de rendre compte de la mise en œuvre et de l'évolution du GASP et du GANP aux prochaines sessions ordinaires de l'Assemblée ;~~
- ~~10. Charge le Secrétaire général de promouvoir, rendre disponible et communiquer efficacement le GASP et le GANP ;~~
- ~~11. Déclare que la présente résolution remplace la Résolution A37-4-A38-2, sur la planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne, et la Résolution A37-12 de l'Assemblée, sur la planification mondiale de l'OACI en vue de la durabilité.~~

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 ~~A37-15-A38-12~~, qui est un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI concernant expressément la navigation aérienne,

Reconnaissant que de nombreux États élaborent des plans de nouvelle génération pour leur propre modernisation de la navigation aérienne,

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, comme annoncé dans le GANP, comme base pour le programme de travaux de l'OACI ;
3. *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. *Appelle* les États à prendre en considération les lignes directrices sur le GANP comme mesure opérationnelle efficace pour la protection de l'environnement ;
5. *Appelle* les États, les PIRG et l'industrie 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 de ses dispositions ;
6. *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. *Charge* le Conseil de publier les résultats de l'analyse sur les tableaux de bord des performances régionales et dans un rapport annuel mondial sur la navigation aérienne qui indique, au minimum, les priorités clés de la mise en œuvre et les avantages pour l'environnement, en utilisant des méthodes reconnues par le CAEP ;
8. *Prie instamment* les États qui élaborent des plans de nouvelle génération pour leur propre modernisation de la navigation aérienne d'assurer la coordination avec l'OACI et d'aligner leurs plans afin d'assurer la compatibilité et l'harmonisation à l'échelle mondiale.