



**NOTE DE TRAVAIL**

**ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION**

**COMMISSION TECHNIQUE**

**Point 30 : Sécurité de l'aviation et politique de la navigation aérienne**

**30.2 Faits nouveaux liés au Plan mondial de navigation aérienne (GANP)**

**GESTION AXÉE SUR LA PERFORMANCE DANS LES PROJETS DE MODERNISATION DE L'ATM**

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) définit la stratégie mondiale dans les strates techniques et opérationnelles et a un rôle important pour soutenir l'Agenda 2030 des Nations Unies pour le développement durable. Il fournit des orientations pour les activités de planification et de mise en œuvre qui établissent des priorités, des cibles et des indicateurs conformes aux objectifs harmonisés au niveau mondial, en tenant compte des besoins opérationnels. Le GANP jette les bases d'une approche axée sur les besoins et les performances en vue de la modernisation de la gestion du trafic aérien, tout en garantissant une interopérabilité mondiale.

En tant que points centraux pour la planification et la mise en œuvre au niveau régional, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) constituent la base des activités de modernisation de la gestion du trafic aérien et sont censés suivre une approche de gestion basée sur les performances en identifiant des objectifs de performance définis et en les déclinant systématiquement en programmes et activités régionaux, mettant ainsi en œuvre la structure nécessaire pour que les États individuels et leurs programmes de modernisation de la gestion du trafic aérien travaillent à un système de navigation aérienne harmonisé au niveau mondial avec des objectifs de performance alignés.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note du contenu de la présente note de travail ;
- b) demander instamment aux PIRG de l'OACI d'établir une approche de gestion régionale basée sur la performance et de définir des objectifs de performance pour les onze domaines de performance clés identifiés au sein du GANP et liés à la stratégie et aux priorités régionales ;
- c) demander instamment aux PIRG de l'OACI de promouvoir l'approche de gestion basée sur la performance et de définir des objectifs de performance en collaboration avec les États et les organisations régionales afin d'établir des objectifs de performance quantifiés alignés sur la stratégie et les priorités régionales ;
- d) encourager les États à mettre en place une approche de gestion basée sur la performance lors de la mise en œuvre de projets de modernisation et à établir des objectifs de performance liés aux domaines clés de performance pour déterminer le succès des projets de modernisation.

*Objectifs stratégiques :*

La présente note de travail porte sur tous les objectifs stratégiques

<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note devraient être prises en charge par les États individuels et les bureaux mondiaux et régionaux de l'OACI, sous réserve des ressources disponibles dans le budget-programme ordinaire et/ou des contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 9883, <i>Manuel sur les performances globales du système de navigation aérienne</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne, Sixième édition</i> Résolution A39-12, <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, Doc 9750) a permis de définir l'orientation stratégique de l'évolution du système mondial de navigation aérienne. La sixième édition du GANP applique une structure à plusieurs niveaux pour la modernisation de la gestion du trafic aérien (ATM) et l'interopérabilité mondiale. Il comprend un cadre de performance, l'articulation de concepts de gestion du trafic aérien appropriés sur la base des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), un outil d'identification des améliorations possibles sur la base des défis opérationnels, le suivi des performances opérationnelles et le cadre du bloc constitutif de base (BBB) pour assurer l'alignement du GANP sur l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB).

1.2 Les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) ont été établis par le Conseil pour, entre autres, identifier les priorités régionales, les objectifs de mise en œuvre et les indicateurs liés à la navigation aérienne pour la mise en œuvre régionale du GANP et des dispositions pertinentes de l'OACI. Il faudrait que les PIRG complètent leurs programmes de travail par une approche de gestion basée sur les performances, associant les parties prenantes, de sorte que les ambitions du programme contribuent aux ambitions de performance de la navigation aérienne mondiale.

## 2. ANALYSE

2.1 Le GANP est le document de l'OACI qui fait autorité pour soutenir les politiques et les pratiques de la navigation aérienne mondiale, fournissant une feuille de route applicable vers le futur système mondial harmonisé de navigation aérienne. Le GANP définit plusieurs exigences de performance dérivées des principes fondamentaux de l'aviation que sont la sécurité, la sûreté et la durabilité économique et environnementale.

2.2 La résolution A39-12 de l'Assemblée invite les États membres, les PIRG et l'industrie aéronautique à utiliser le GANP comme guide pour le développement coopératif d'activités régionales, sous-régionales et nationales de planification et de mise en œuvre de l'ATM, sur la base de priorités et de cibles établies en commun, afin d'atteindre des objectifs harmonisés au niveau mondial.

2.3 Le GANP soutient la vision et décrit la manière dont le système ATM émergent et futur devrait fonctionner et fournit à son tour le cadre commun pour la planification et la mise en œuvre. Les bureaux régionaux de l'OACI et les PIRG respectifs sont donc bien placés pour faciliter la planification et les activités de mise en œuvre subséquentes en tant que programmes coordonnés avec les États aux niveaux régional et national.

2.4 Le GANP fournit aux parties prenantes un processus complet pour réaliser les ambitions à travers le cadre de l'ASBU. Dans le même temps, la portée universelle et le niveau de détail des éléments de l'ASBU et du BBB appellent une collaboration et une coordination entre les différentes parties prenantes de la région pour aligner les priorités et l'adoption de ces éléments de manière réaliste et économique, à travers une approche de gestion basée sur les performances pour la modernisation de l'ensemble du système ATM afin d'assurer l'interopérabilité entre les systèmes et les organismes des parties prenantes.

2.5 Tout programme de modernisation de l'ATM aligné sur le GANP est censé apporter des avantages dans un ou plusieurs des onze domaines clés de performance (KPA) identifiés dans le *Manuel sur les performances globales du système de navigation aérienne* (Doc 9883). Pour assurer la rentabilité du programme, une approche de gestion basée sur les performances doit devenir une partie intégrante de la planification régionale et devrait exiger des parties prenantes impliquées qu'elles fixent de manière

transparente des objectifs mesurables sur les bénéfices attendus des activités du plan régional. Ces objectifs doivent être spécifiquement liés aux ambitions de performance et aux KPA.

2.6 Les PIRG sont bien placés pour devenir le point focal d'un système de gestion basé sur les performances, identifiant et collectant les données de performance pertinentes et fixant des objectifs de performance dans le cadre de leur programme de travail ordinaire pour soutenir leur rôle d'identification des priorités régionales, d'identification des objectifs de mise en œuvre et des indicateurs liés à la navigation aérienne pour la mise en œuvre régionale du GANP.

2.7 Il est donc envisagé que les PIRG et leurs groupes subordonnés mettent en œuvre une approche fondée sur les performances, en identifiant et en collectant les données pertinentes sur les performances et en fixant des objectifs de performance dans le cadre de leur programme de travail ordinaire, ainsi que pour la planification et la mise en œuvre au niveau régional, et qu'ils constituent le fondement des activités et initiatives de modernisation de la gestion du trafic aérien à hiérarchiser, planifier et développer.

2.8 Il est prévu que les PIRG identifient des objectifs de performance quantifiés, avec des objectifs associés dans chacun des KPA. Partie intégrante du programme de planification, les programmes de travail et les activités régionales des PIRG ainsi que des groupes subordonnés doivent être envisagés. Mis ensemble, tout ceci soutiendra la stratégie régionale vers le futur système mondial harmonisé de navigation aérienne et permettra de suivre le succès de la stratégie régionale

2.9 L'approche de la gestion basée sur les performances des PIRG peut servir de base aux activités et initiatives de modernisation de l'ATM. Les PIRG devraient donc collaborer avec les États et toutes les parties prenantes régionales pour décomposer le système de gestion de l'approche basée sur les performances régionales et les objectifs de performance pour les approches de gestion basées sur les performances nationales ou organisationnelles aux fins des projets ATM ainsi qu'au niveau organisationnel. Une fois établi, un système de gestion basé sur les performances achevé devrait contribuer de manière cohérente à la mise en place d'un système de navigation aérienne mondial.

### 3. CONCLUSION

3.1 Les PIRG sont censés planifier la mise en œuvre de services essentiels de navigation aérienne et les améliorations opérationnelles, en fonction de leurs besoins spécifiques, afin de contribuer à l'atteinte des objectifs de performance mondiaux définis dans le GANP. Pour soutenir efficacement cette démarche, les PIRG doivent établir une approche régionale de gestion basée sur la performance permettant de suivre de manière transparente les réalisations dans les KPA.

3.2 Dans le cadre du programme régional, les PIRG doivent adopter une approche basée sur la performance lors de la mise en œuvre de la stratégie régionale, en s'efforçant de réaliser les ambitions de performance identifiées dans le GANP en fixant des objectifs de performance quantifiés. En collaboration avec les États et les organisations régionales, les PIRG doivent convenir des objectifs, des bénéfices quantifiés attendus et des critères de réussite des programmes de modernisation.