



ASSEMBLÉE — 41^e 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)

ACTUALISATION DU PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE (GANP)

(Note présentée par l'Arabie saoudite au nom de l'Organisation arabe de l'aviation civile [OAAC]¹)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Comme le définit le GANP, le quatrième niveau, qui est placé sous la responsabilité des États, met l'accent sur la planification au niveau national. L'élaboration du plan national de navigation aérienne, en coordination avec les parties prenantes concernées, représente une part stratégique des plans nationaux de développement de l'aviation et leur alignement avec les plans régionaux et mondiaux est essentiel pour réaliser la vision commune du GANP. Le plan national de navigation aérienne devrait servir de document de référence ou de document-cadre pour la planification et le développement des services de navigation aérienne, la mise en œuvre des améliorations opérationnelles, la mise à niveau des infrastructures et des installations, ainsi que l'élaboration de feuilles de route pour l'évolution du système de navigation aérienne.

La présente note de travail souligne la nécessité d'appuyer les États dans l'élaboration et l'évaluation de leur plan national de navigation aérienne, étant donné qu'à l'heure actuelle il n'existe pas d'orientations de l'OACI consacrées à cette question, même si la sixième édition du GANP mentionne un modèle dont l'élaboration est en cours. En effet, la transformation du système de navigation aérienne pour un État peut être optimisée adéquatement si elle est soutenue par le partage des meilleures pratiques, enseignements et la fourniture d'éléments indicatifs, assortis de résultats comparatifs et de cas d'utilisation. Elle appuie aussi les améliorations opérationnelles prévues dans la prochaine édition du GANP, y compris l'élaboration de scénarios d'évolution du système de navigation aérienne susceptibles d'aider les États à mettre en place des améliorations opérationnelles de manière économique en sautant des étapes inutiles et intermédiaires.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) noter les informations fournies dans la présente note de travail ;
- b) examiner et à adopter la modification proposée du projet de résolution figurant dans la note A41-WP/45, annexée à la présente note de travail, qui invite l'OACI à avancer dans l'élaboration

¹États membres de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC) : Algérie, Arabie saoudite, Bahreïn, Comores, Djibouti, Égypte, Émirats arabes unis, Irak, Jordanie, Koweït, Liban, Libye, Mauritanie, Maroc, Oman, Palestine, République arabe syrienne, Qatar, Somalie, Soudan, Tunisie et Yémen.

<p>d'éléments indicatifs relatifs au plan de navigation aérienne dans les futures révisions du GANP et de recueillir et partager des meilleures pratiques, des enseignements, et des résultats comparatifs liés à la mise en œuvre des améliorations opérationnelles de la navigation aérienne.</p>	
<p><i>Objectifs stratégiques :</i></p>	<p>La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Sécurité</i>, et <i>Capacité et efficacité de la navigation aérienne</i>.</p>
<p><i>Incidences financières :</i></p>	<p>Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.</p>
<p><i>Références :</i></p>	<p>Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2019)</i> Doc 10118, <i>Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne, Sixième édition</i> A41-WP/45 : <i>Stratégie globale pour la navigation aérienne : Approbation de l'édition actualisée du Plan mondial de navigation aérienne</i></p>

1. INTRODUCTION

1.1 Le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) est le cadre le plus élevé de planification stratégique de la navigation aérienne de l'OACI qui répond à la transformation et à la numérisation de la gestion du trafic aérien (ATM) dont l'objectif est de fournir des services de navigation aérienne hautement performants à tous les usagers de l'espace aérien et d'assurer des améliorations continues de la sécurité et de la sûreté, la protection de l'environnement, l'interopérabilité et une performance de plus en plus économique. La structure à quatre couches du GANP couvre les niveaux stratégique et technique mondiaux, ainsi que les niveaux régional et national.

1.2 Comme le décrit la note A41-WP/45, la nouvelle (septième) édition du GANP met l'accent sur le niveau technique mondial qui fournit des renseignements sur le cadre de performance, ainsi qu'une liste de domaines d'intervention et d'indicateurs de performance clés (KPI) dans les domaines clés de performance (KPA) que sont la capacité, l'efficacité et la prévisibilité. L'objectif de l'élargissement du cadre de performances du GANP est de contribuer à la cohésion et à la cohérence concernant la gestion des aspects liés à la performance, partagés par le GANP, le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) et le *Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde* (GASeP) (Doc 10118).

2. ANALYSE

2.1 Plans nationaux de navigation aérienne (NANP)

2.1.1 Comme le définit le GANP, le quatrième niveau de la structure à couches multiples du GANP, placé sous la responsabilité des États, porte sur la planification nationale. L'élaboration du plan national de navigation aérienne, en coordination avec les parties prenantes compétentes, représente une part stratégique des cadres nationaux de planification aéronautique des États, et son harmonisation avec les plans régional et mondial pour réaliser la vision commune du GANP dont l'élaboration est encore en cours. Le plan de navigation aérienne doit servir de document de référence et de document-cadre pour la planification et le développement des services de navigation aérienne, la mise à jour des améliorations opérationnelles, la mise à niveau des infrastructures et des installations et l'élaboration de feuilles de route pour l'évolution du système et des services de navigation aérienne.

2.1.2 Certes, le GANP et les plans régionaux de navigation aérienne ont été élaborés avec des moyens numériques qui permettent à l'OACI de soutenir la planification de la mise en œuvre aux niveaux mondial et régional et de contribuer à la gestion et à la définition des priorités du programme des travaux techniques, mais le plan de navigation aérienne n'est pas couvert par des éléments indicatifs ou un modèle de l'OACI pour guider les États dans l'élaboration de leurs plans ou dans l'évaluation de la qualité et de la pertinence des plans existants.

2.1.3 Un plan national de développement doit refléter les objectifs et les priorités du pays dans les différents secteurs et traduire une vision nationale intégrant des besoins clairement identifiés et tenir compte du GANP et du plan régional de navigation aérienne. Un plan bien documenté et réfléchi joue un rôle essentiel dans l'affectation des ressources d'un pays. Il établit un lien entre la portée et le calendrier des projets dans divers secteurs et les ressources disponibles, ainsi que les avantages qui vont en découler. Il permet la prise de décisions réalistes et réalisables.

2.1.4 Généralement, le plan national de navigation aérienne fait partie du plan directeur de l'aviation civile ou du transport aérien, qui peut être intégré dans le plan national de développement de l'État pour faciliter l'accès au financement et servir de base aux donateurs et aux investisseurs pour prendre

des décisions en connaissance de cause. Par conséquent, soutenir les États dans l'élaboration du plan national de navigation aérienne créera de nouvelles possibilités et des activités favorisant la croissance économique et une croissance durable.

2.1.5 L'objectif principal du GANP est de permettre une évolution du système de navigation aérienne mondialement interopérable, intégrée, et une approche commune de l'actualisation de son contenu, en tenant compte du développement des technologies émergentes, des difficultés, des possibilités, et des tendances auxquelles le secteur de l'aviation fait face. Cette évolution est reflétée dans la feuille de route conceptuelle du GANP, en ciblant un système mondial de navigation aérienne, afin de répondre aux attentes toujours croissantes et de réduire les inégalités mondiales et régionales. Certes, la feuille de route conceptuelle vise à transformer le système de navigation aérienne en s'appuyant sur les points forts et les possibilités, avec un accent sur les niveaux mondial et régional, au lieu du niveau national qui est considéré comme une base et une fondation pour réaliser les objectifs mondiaux.

2.1.6 L'évolution du système de navigation aérienne nécessite un engagement et des investissements forts des États et de la communauté aéronautique. Le système mondial de navigation aérienne se complexifie à cause des nouveaux défis rencontrés dans l'adoption des technologies émergentes et la prise en compte des nouveaux acteurs. La transformation du système de navigation aérienne est non seulement basée sur les objectifs de performance du GANP, mais elle est découlée aussi de l'utilisation croissante de technologies émergentes par plusieurs États et régions. C'est pourquoi il est urgent de soutenir les États dans l'élaboration et l'évaluation de leurs plans nationaux afin de garantir l'harmonisation à l'intérieur de chaque région, et l'interopérabilité des systèmes de navigation aérienne entre les régions.

2.1.7 La fourniture de services de navigation aérienne de haute performance exige une approche basée sur les performances, et l'acceptation de la vision et du chemin critique permettant de la réaliser. La planification/élaboration et la mise en œuvre des améliorations opérationnelles, des nouvelles technologies et des modèles de gestion devraient être soutenues par les cas d'utilisation et des éléments indicatifs permettant aux régions et aux États d'identifier les évolutions et la modernisation les plus adaptées qui doivent être mises en œuvre pour répondre à leurs besoins spécifiques et en tenant compte de leurs contraintes et de leurs particularités. Ce qui pourrait nécessiter la révision des plans régionaux et nationaux de navigation aérienne. Par conséquent, il est essentiel que les mises à jour GANP soient soutenues par l'élaboration d'éléments de soutien et des cas d'utilisation permettant une planification et une mise en œuvre adéquates aux niveaux régional et national.

2.1.8 La base de référence pour le cadre des ASBU est fournie par le cadre des blocs constitutifs de base (BBB). Ceux-ci définissent les services de base à fournir pour soutenir l'aviation civile internationale conformément aux SARP de l'OACI et donc aider les régions et les États à élaborer leurs plans régionaux, sous-régionaux et nationaux de navigation aérienne. Ce cadre est considéré comme la référence pour l'évolution du système de navigation aérienne tel que défini par le GANP où les régions et les États peuvent passer aux prochaines étapes du déploiement des éléments du système de navigation aérienne et aux améliorations opérationnelles, conjointement et efficacement. La cartographie proposée des services essentiels présentée dans le cadre des BBB des questions de protocole (PQ) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) (voir la note A41-WP/45) montre la nécessité d'une approche intégrée dans l'actualisation du GANP et d'établir des liens entre les éléments indicatifs de l'OACI, les activités, et le niveau approprié du GANP. Cette approche aidera les régions et les États à mieux planifier et faire progresser la mise en œuvre, le cas échéant.

2.1.9 Les progrès dans la transformation du système de navigation aérienne devraient être basés sur la mise en œuvre des améliorations opérationnelles adéquates dans le GANP, compte tenu des contraintes et des spécificités de chaque État et de chaque région. Le partage des meilleures pratiques, des

enseignements et la mise à disposition d'éléments indicatifs avec des résultats comparatifs peuvent appuyer la mise en œuvre des améliorations des performances à moindre coût, et même d'optimiser l'évolution du système de navigation aérienne et permettre ainsi aux États de ne pas passer par les étapes intermédiaires. L'élaboration de scénarios d'évolution afin d'offrir des possibilités d'avancer par bonds, en se modernisant rapidement grâce à l'adoption de systèmes modernes sans passer par des étapes intermédiaires (voir la note A41-WP/45) devrait être soutenue par les États et l'industrie de l'aviation parce qu'elle peut accélérer la transformation du système de navigation aérienne et répondre aux attentes et aux besoins.

2.2 Autres considérations pour la prochaine édition du GANP

2.2.1 La transformation du système de navigation aérienne sera facilitée par la gestion et l'échange de l'information numérique, ainsi que la connectivité totale entre les parties prenantes à toutes les phases d'un vol. Par conséquent, dans la prochaine révision du GANP, il faudra mettre l'accent sur les améliorations opérationnelles, les éléments ASBU et les domaines d'intérêt tels que :

- a) la gestion de l'information aéronautique et l'échange de services prenant en compte les nouveaux venus ;
- b) l'échange de données cartographiques d'aérodrome pour fournir des cartes d'aérodrome numériques aux intervenants opérationnels;
- c) le service d'échange de renseignements météorologiques entre les systèmes des intervenants opérationnels afin d'améliorer la précision et la fourniture en temps voulu de certains renseignements météorologiques. Cet aspect devrait tenir compte des nouveaux acteurs ;
- d) la gestion environnementale collaborative aux aéroports afin de minimiser le bruit et les émissions, y compris la consommation de carburant ;
- e) l'élargissement du concept de services ATS à distance ;
- f) les séparations ATC fondées sur la communication et surveillance basées sur la performance (PBCS) ;
- g) les protocoles de transfert des messages de vol et des messages ATS comprenant les nouveaux venus ;
- h) l'utilisation optimale de la configuration des pistes pour les aéroports multipistes et du débit des pistes sur la base de la caractérisation locale du temps d'occupation des pistes.

3. CONCLUSION

3.1 L'actualisation du GANP est fondée sur des cycles réguliers, avec des modifications mineures et importantes convenues à la 39^e session de l'Assemblée de l'OACO. Les mises à jour peuvent concerner n'importe quel niveau du GANP, et la révision en cours est axée sur le niveau technique mondial avec une mise en correspondance entre les BBB et les PQ de l'USOAP-CMA, qui aidera les États à mettre en œuvre les services essentiels de la navigation aérienne et à progresser sur d'autres améliorations opérationnelles.

3.1.1 L'adoption d'une approche intégrée dans la révision du GANP et son association avec d'autres outils et activités de l'OACI aideront les États dans la planification, la mise en œuvre et la consolidation des plans. Depuis la conception du GANP, les révisions sont axées sur le niveau mondial avec peu d'orientations sur le niveau national, à savoir, le plan national de navigation aérienne, alors que la sixième édition du GANP fait mention d'un modèle encore en cours d'élaboration.

3.1.2 La transformation du système de navigation aérienne peut être optimisée considérablement lorsqu'elle est soutenue par le partage des meilleures pratiques, des enseignements et la fourniture d'éléments indicatifs avec des résultats comparatifs et des cas d'utilisation. L'élaboration des scénarios d'évolution peut aider les États à introduire les améliorations opérationnelles de manière rationnelle sans passer par des étapes inutiles et intermédiaires. L'Assemblée peut examiner la proposition de modification du projet de résolution proposé dans la note A41-WP/45 qui figurent dans l'appendice à la présente note de travail et qui invite l'OACI à poursuivre l'élaboration d'éléments indicatifs sur le plan national de navigation aérienne dans les prochaines révisions du GANP et de recueillir et de partager les meilleures pratiques, les enseignements, et les résultats comparatifs sur la mise en œuvre des améliorations opérationnelles.

APPENDICE

PROPOSITIONS DE MODIFICATION DU PROJET DE RÉSOLUTION POUR ADOPTION PAR LA 41^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

Résolution A41-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 de la navigation aérienne,

Reconnaissant-Consciente de l'importance de cadres mondiaux et de plans nationaux et régionaux pour appuyer les objectifs stratégiques de l'OACI,

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

Reconnaissant-Constatant 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 sous la direction de l'OACI,

Notant que le Conseil a approuvé la troisième édition 2023-2025 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la sixième septième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

1. *Approuve* la troisième édition 2023-2025 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la sixième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) en tant qu'orientations stratégiques mondiales dans les domaines de la sécurité et de l'évolution du système 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, tout en assurant la stabilité nécessaire ;
3. *Décide* que ces plans mondiaux seront mis en œuvre et tenus à jour en coopération, collaboration, 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 seront élaborés et exécutés, ce qui garantira la cohérence, 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 et au 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, notamment celles qui ont été relevées lors des audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), au moyen du GASP, 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, ainsi que des plans régionaux et nationaux 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 Secrétaire général de promouvoir, rendre disponible et communiquer efficacement le GASP et le GANP ;
10. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution ~~A39-12~~ A40-1 sur la planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne.

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 A40-4 A41-xx, qui est un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques connexes de l'OACI concernant expressément la navigation aérienne,

Reconnaissant *Consciente de* l'importance du GANP comme stratégie opérationnelle et élément du panier de mesures pour atteindre les objectifs mondiaux ambitieux de l'OACI concernant les émissions de CO₂ et la protection de l'environnement,

Reconnaissant *Constatant* que de nombreux États et de nombreuses régions élaborent de nouveaux plans de navigation aérienne pour leur propre modernisation et la transformation de la navigation aérienne,

Constatant que le partage des meilleures pratiques, des enseignements, et la fourniture d'éléments indicatifs peut aider les États à mettre en place des améliorations opérationnelles de manière économique par l'adoption de systèmes perfectionnés sans passer par des étapes intermédiaires,

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 et d'évolution, 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 du GANP et les éléments indicatifs de l'OACI pour la mise en œuvre des améliorations opérationnelles comme élément de leur stratégie nationale de réduction de leur impact sur l'environnement, notamment du bruit et des émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale ;
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 des améliorations opérationnelles décrites dans le cadre ASBU ;
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 indiquent, au minimum, les priorités clés de la mise en œuvre et les avantages accumulés pour l'environnement qui découlent de la mise en œuvre des améliorations opérationnelles décrites dans le cadre ASBU ;
8. *Prie instamment* les États qui élaborent de nouveaux plans de navigation aérienne, pour leur propre modernisation de la navigation aérienne, d'assurer la coordination avec l'OACI et d'aligner leurs plans afin d'assurer l'harmonisation au niveau régional, ainsi que la compatibilité et l'harmonisation interopérabilité aux échelons régional et mondial ; et
9. *Charge* le Conseil de poursuivre l'élaboration du GANP en le tenant à jour par rapport aux évolutions technologiques technologies émergentes et en évolution, et aux exigences opérationnelles, -
10. *Invite* l'OACI à poursuivre l'élaboration d'éléments indicatifs relatifs au plan national de navigation aérienne lors des prochaines révisions du GANP et à recueillir et partager des meilleures

pratiques, des enseignements, et des résultats comparatifs liés à la mise en œuvre des améliorations opérationnelles.

— FIN —