



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 28 : Sécurité de l'aviation et politique de navigation aérienne

GANP : FACILITER LA MODERNISATION EN TEMPS VOULU DE L'ATM

(Note présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne, de ses États membres¹ et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile², et par EUROCONTROL)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

On s'attend à voir le trafic aérien croître régulièrement au cours des décennies à venir. Les acteurs du secteur de l'aviation doivent affronter les défis d'une telle croissance grâce à une modernisation adéquate de leurs systèmes et de leurs infrastructures. Ils doivent en outre faire face et chercher des solutions aux problèmes liés aux nouveaux défis — ainsi qu'aux opportunités — découlant de l'arrivée de nouveaux entrants. Le *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750, GANP) et le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10004, GASP) forment le cadre de planification stratégique pour la transformation et la numérisation de la gestion du trafic aérien (ATM) du point de vue de la complémentarité. Un processus efficace, efficace et synchronisé de maintien de ces plans est essentiel pour conserver et améliorer encore la valeur du cadre de planification stratégique et assurer leur harmonisation.

Pour respecter les calendriers ambitieux établis en vue de la modernisation de l'ATM, l'OACI devrait adopter une approche basée sur les risques et les résultats ainsi qu'un processus plus souple permettant d'associer plus facilement les parties pertinentes qui ne participent pas traditionnellement au processus d'élaboration des règlements, sans pour autant négliger la transparence et la consultation.

En outre, l'OACI devrait moderniser et renforcer son approche transversale concernant les processus d'élaboration des normes dans l'ensemble du système de l'aviation. Une compréhension uniforme des blocs constitutifs de base (BBB), des besoins en matière de performance et des effets des améliorations sur celle-ci, couplée aux principes de la mise en œuvre pour les services mondiaux et les stratégies d'exécution du GANP, et une collaboration civile/militaire systématique, sont importantes pour faciliter la prise de décisions en vue d'une planification efficace.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, La Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à soutenir l'idée que la nouvelle édition du GANP, conjointement avec celle du GASP, forme le cadre stratégique constituant le moteur de la numérisation et de la transformation de la navigation aérienne et de l'ATM ;
- b) à demander à l'OACI d'élaborer un processus assurant la cohérence et la complémentarité du GANP et du GASP, ainsi que d'autres politiques et stratégies pertinentes, par exemple sur la cybersûreté, en particulier grâce à une approche globale convenue de maintien et d'harmonisation de ces plans ;
- c) à demander à l'OACI de faire usage de programmes de modernisation à grande échelle de l'ATM aux conditions spécifiées à la section 2.6 de la présente note de travail en vue de la numérisation et de la transformation en temps voulu de la navigation aérienne et de l'ATM ;
- d) à demander à l'OACI de mettre en œuvre ses processus d'élaboration de normes de manière suffisamment souple pour permettre une adaptation rapide et harmonieuse aux nouvelles technologies et aux nouveaux modèles d'exploitation sans que l'on touche aux principes consacrés dans la Convention de Chicago ;
- e) à demander à l'OACI, en ce qui concerne les processus d'élaboration de normes, de moderniser et de renforcer son approche transversale dans l'ensemble du système de l'aviation, ainsi que d'appliquer et de promouvoir la gestion intégrée du risque pour faire face aux nouvelles initiatives et aux questions émergentes ;
- f) à examiner et à approuver l'utilisation des BBB comme indiqué au paragraphe 2.7 ci-dessous ;
- g) à demander à l'OACI, non seulement d'élaborer des principes clés pour des services mondiaux comme indiqué ci-dessous au paragraphe 2.10 et pour des améliorations de l'ATM en ayant recours à des pratiques optimales en plus des mises à niveau des systèmes de l'aviation (ASBU) du GANP et des éléments des BBB, mais également de faciliter la collecte et le partage d'informations sur ces pratiques.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 10115, <i>Rapport de la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13), Errata n^{os} 1 et 2, et Supplément n^o 1</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i>

1. INTRODUCTION

1.1 On s'attend à voir le trafic aérien croître régulièrement au cours des décennies à venir. Les acteurs du secteur de l'aviation doivent affronter les défis d'une telle croissance grâce à une modernisation adéquate de leurs systèmes et de leurs infrastructures. Ils doivent en outre faire face et chercher des solutions aux problèmes liés aux nouveaux défis et opportunités découlant de l'arrivée de nouveaux entrants.

1.2 La vision concernant l'avenir de la navigation aérienne est la transformation que favorisera la numérisation, laquelle permettra la fourniture de services de navigation aérienne

extrêmement performants à tous les utilisateurs de l'espace aérien ainsi que des améliorations continues de la sécurité, le renforcement de la sûreté et de la cybersûreté, la protection de l'environnement, l'interopérabilité et une performance de plus en plus économique partout à tout moment en cas de besoin.

1.3 La fourniture de services de navigation aérienne hautement performants nécessite une approche basée sur la performance, guidée par les données, fondée sur les risques, et basée sur l'adoption de la vision de l'avenir de la navigation aérienne ainsi que du chemin critique pour la réaliser. Elle devrait laisser de la place aux particularités et aux besoins régionaux ou nationaux, et s'assurer qu'« aucun pays n'est laissé de côté » malgré la poursuite de l'objectif général. Une telle approche devrait aussi comprendre la mise en place de normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI qui ne soient pas inutilement prescriptives.

1.4 Afin de maintenir son utilité dans cet environnement en expansion et en pleine mutation, l'OACI devrait adapter sa « méthode actuelle de travail » pour, non seulement assurer la modernisation et la transformation sûres et en temps voulu de la navigation aérienne dans le cadre d'une harmonisation stratégique, mais aussi étudier les moyens de combler le fossé entre la planification/développement et la mise en œuvre des nouvelles technologies et des nouveaux modèles de fonctionnement.

2. ANALYSE

Harmonisation stratégique du GANP et du GASP

2.1 Seule une stratégie mondiale proactive basée sur le GANP et le GASP et fondée sur le développement et le déploiement souples de nouvelles technologies et de modèles de gestion en évolution, permettra de réaliser la transformation et la numérisation requises de l'ATM, les améliorations de performances et la « promesse de la gestion du trafic aérien du XXI^e siècle ».

2.2 Le GANP et le GASP constituent le cadre de planification stratégique pour l'évolution de l'ATM basée sur la performance. La valeur et la pertinence de ces plans sont maintenues et renforcées grâce à un processus efficient, efficace et synchronisé de maintien permettant d'assurer leur harmonisation et leur complémentarité, d'éviter les objectifs conflictuels et de faciliter la transition vers la gestion intégrée du risque ainsi qu'une approche globale transversale. L'application intégrée du cadre de planification stratégique dans les processus décisionnels en vue de la mise en œuvre et de la recherche-développement se traduira par des avantages pour l'aviation.

2.3 Dans le cadre des mesures communes du processus de maintien, il faudrait déterminer et inclure les relations et les références croisées entre les plans et les autres politiques et stratégies, par exemple dans le domaine de la cybersûreté. Cela permettra d'éviter le chevauchement des différents objectifs de ces plans et de faire en sorte qu'ils s'appuient mutuellement et que les buts et les cibles connexes soient cohérents et complémentaires.

Du GANP et du GASP à la mise en œuvre efficace en temps voulu

2.4 La Recommandation 5.5/3 de la 13^e Conférence de navigation aérienne appelle l'OACI à examiner et à renforcer ses processus d'élaboration de normes pour répondre aux exigences du rythme rapide des avancées technologiques. Afin de maintenir son utilité dans un monde en pleine mutation, en termes non seulement de technologie, mais aussi de modèles de fonctionnement de l'État et de l'industrie, l'OACI devrait consolider son approche transversale dans l'ensemble du système de l'aviation et appliquer et promouvoir la gestion intégrée du risque. Les processus d'élaboration des normes devraient

être rapides tout en étant transparents, et permettre la supervision par la Commission de navigation aérienne en ce qui concerne les questions de sécurité et de navigation aérienne ainsi que la consultation des États.

2.5 Les processus d'élaboration des normes de l'OACI ont certes été efficaces depuis de nombreuses années, mais il est essentiel que les règles et les dispositions de supervision suivent le rythme de l'évolution de l'industrie afin que les avantages potentiels pour la société soient réalisés sans que les risques émergents soient négligés. Toutefois, on ne pourra pas examiner les SARP pour chaque changement technologique ou opérationnel, en particulier compte tenu du rythme de croissance et de développement de l'industrie. L'adoption d'une approche basée sur les risques et les résultats pour les nouvelles SARP devrait rendre l'objectif des dispositions plus clair et permettre en outre de disposer d'options flexibles pour poursuivre cet objectif. L'OACI devrait élaborer et adopter des processus d'élaboration des règles plus souples tout en garantissant la transparence et la consultation. Ces processus ne devraient pas seulement se limiter aux SARP, mais aussi inclure d'autres domaines et documents, y compris le matériel de promotion de la sécurité, des coffrets de mise en œuvre, des manuels et des directives dans la mesure du possible, et appliquer et promouvoir la gestion intégrée du risque pour faire face aux nouvelles initiatives de développement en temps voulu.

2.6 Une proposition concrète est d'utiliser de manière structurée les programmes de modernisation à grande échelle de l'ATM qui soient harmonisés avec le GANP et mettent en jeu la communauté de l'ATM. Tout le matériel nécessaire pour l'approbation et la mise en œuvre à l'échelle mondiale d'éléments choisis du GANP peut être élaboré grâce à ces programmes. Il convient de noter qu'une telle approche devrait être conforme à la gouvernance de l'OACI en ce qui concerne les améliorations de l'ATM et être élaborée dans le cadre d'un arrangement de coopération qui précise, entre autres, et à titre indicatif, les livrables, les calendriers, mais aussi la participation des groupes d'experts de l'OACI.

Stratégies de mise en œuvre

2.7 La base de référence pour le cadre des ASBU est fournie à travers le cadre des 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. Le cadre des BBB est certes une déclaration internationale sur ce que l'OACI considère comme des services de base applicables à l'échelle mondiale, mais il ne doit pas entraîner pour les États des obligations supplémentaires en matière de mise en œuvre et/ou des mécanismes spécifiques de démonstration pour la communication des résultats/conformité.

2.8 Le nouveau catalogue de performance du GANP, qui définit les indicateurs de performance par domaine clé de performance (KPA) dans une structure hiérarchisée, aidera les décideurs à sélectionner les éléments de ce plan qui répondent aux besoins spécifiques de performance des régions et des États. La compréhension des effets de la performance des éléments du GANP devrait être encore renforcée grâce à la collecte et à l'analyse des mesures de performance à partir de l'expérience d'exploitation à l'aide de spécifications convenues d'indicateurs de performance.

2.9 La version actualisée du GANP couvre la collaboration civile/militaire de manière plus systématique. Les activités de l'aviation civile/militaire devraient s'appuyer mutuellement dans la mesure où, d'un côté une sûreté et une défense efficaces contribuent à la viabilité de l'aviation civile et préserve la confiance des passagers et de l'autre, le système d'ATM permet des missions de sûreté et de défense ainsi que des formations effectuées par des militaires. Ainsi, la communauté militaire devrait être associée

aux programmes de modernisation de l'ATM pour conserver le niveau le plus élevé possible d'interopérabilité entre les systèmes civil et militaire et ainsi préserver la capacité de remplir les missions de sûreté et de souveraineté qui lui sont confiées par les autorités.

2.10 La modernisation et la numérisation de l'ATM nécessitent de plus en plus de services opérationnels de portée mondiale (par exemple système mondial de prévisions de zone, surveillance de la météo spatiale, registre de gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM), système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS), recueil de données de surveillance des situations de détresse et distribution mondiale d'informations de vol et de circulation). La mise en place et le maintien de ces services mondiaux nécessiteront des principes clés convenus pour permettre de les fournir de manière économique et dynamique et prévenir une prolifération inutile. Un bon principe est d'établir et de maintenir ces services au plan régional si possible tout en garantissant la régularité et l'interopérabilité.

2.11 Il est certes urgent de faire avancer la numérisation et la transformation de l'ATM grâce à l'élaboration et à la mise en œuvre d'améliorations opérationnelles dans le GANP, mais pour certaines régions et certains États, les améliorations de la performance opérationnelle peuvent être réalisées par la mise en œuvre de pratiques optimales. Pour les autres, grâce à l'innovation technologique, il pourrait être plus économique de « brûler des étapes » en sautant une phase ou plus de l'évolution du processus. Pour appuyer les États et les régions en ce qui concerne ces décisions, il importe que l'OACI collecte et partage des renseignements non seulement sur les meilleures pratiques, les résultats de référence, les mesures de performance et les stratégies possibles de mise en œuvre, mais aussi sur l'idée de « brûler des étapes ».