

ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

## COMMISSION TECHNIQUE

## Point 36 : NextGen et SESAR dans le cadre du système ATM mondial

## MAINTIEN DE LA PERTINENCE DES NORMES

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les programmes NextGen et SESAR ont fait l'objet d'une analyse exhaustive en vue d'en déterminer les incidences sur les normes, les manuels et les circulaires de l'OACI. Même s'ils sont tous deux fondés sur le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750), proposé par la Résolution 36-7 de l'Assemblée, l'analyse montre :

- 1) que les programmes présentent des différences importantes ;
- 2) qu'ils obligeront à apporter un nombre appréciable de changements aux normes.

En déterminant dès le départ les incidences des programmes NextGen et SESAR sur les normes, les manuels et les circulaires de l'OACI, l'Organisation pourra les soumettre à un examen international par le biais de son processus de consultation, élaborer ou amender les normes ou autres documents nécessaires avant la mise en œuvre des nouvelles techniques et technologies, et assurer l'harmonisation avec le système mondial de gestion du trafic aérien.

Les deux programmes prévoient des produits opérationnels livrables appelés « améliorations opérationnelles », qui s'appuient sur divers « éléments habilitants », c'est-à-dire des préalables techniques, opérationnels, procéduraux, politiques ou juridiques. La tâche d'analyse a été grandement simplifiée par le fait que le niveau de détail des « améliorations opérationnelles » est le même que celui que traitent les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne.

Le GANP serait plus efficace s'il comprenait un cadre de définition des autres plans de modernisation de la navigation aérienne des États. Au sommet de ce cadre figureraient les initiatives du plan mondial, soutenues à la base par les améliorations opérationnelles et leurs éléments habilitants. Les plans de modernisation de la navigation aérienne définis selon cette structure pourraient ensuite être analysés par l'OACI et soumis à la consultation internationale pour en assurer l'harmonisation avec le système mondial de navigation aérienne.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à examiner les modifications proposées et à adopter la résolution figurant en appendice, relative au plan mondial de navigation aérienne, destinée à annuler et remplacer la Résolution A36-23.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D ; elle propose une méthode de planification améliorée des autres programmes de modernisation CNS/ATM des États.
<i>Incidences financières :</i>	Les ressources nécessaires pour les activités mentionnées dans la présente note sont incluses dans le budget proposé pour 2011 à 2013.
<i>Références :</i>	Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> Doc 9902, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 28 septembre 2007)

## 1. INTRODUCTION

1.1 À la suite du Forum sur l'intégration et l'harmonisation des programmes NextGen et SESAR dans le cadre de l'ATM mondiale, tenu en septembre 2008, l'OACI a fait une analyse exhaustive des programmes NextGen et SESAR, qui a montré qu'il serait nécessaire d'apporter plus de 300 changements à la documentation de l'OACI.

1.2 Cette analyse avait pour objectif de faire en sorte :

- a) que les programmes NextGen et SESAR soient harmonisés avec le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750), qu'ils soient compatibles entre eux et qu'ils puissent être adaptés à la communauté de l'aviation mondiale ;
- b) que les éléments nouveaux des programmes NextGen et SESAR soient soumis au processus de consultation internationale de l'OACI afin d'obtenir un accord mondial, réalisant ainsi l'harmonisation des programmes ;
- c) que les innovations des programmes NextGen et SESAR soient disponibles à l'échelle mondiale.

## 2. EXÉCUTION DE L'ANALYSE

2.1 Les programmes NextGen et SESAR ont pour base les initiatives du plan mondial (GPI) définies dans le GANP. Chaque programme prévoit des produits opérationnels livrables appelés « améliorations opérationnelles », qui s'appuient sur divers « éléments habilitants », c'est-à-dire les préalables techniques, opérationnels, procéduraux, ou même politiques ou juridiques nécessaires pour réaliser les améliorations opérationnelles.

2.2 La tâche d'analyse a été simplifiée par le fait que le niveau de détail technique utilisé dans la définition des améliorations opérationnelles est généralement le même que celui que traitent les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne, et il a donc été plus facile de déterminer les groupes les plus appropriés pour analyser chaque amélioration opérationnelle.

2.3 Les améliorations opérationnelles aussi bien que les éléments habilitants ont été évalués pour déterminer s'il était nécessaire d'ajouter des éléments aux normes et pratiques recommandées (SARP) internationales, aux Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) ou à d'autres documents.

## 3. RÉSULTATS

3.1 Les travaux anticipés se divisent en deux catégories :

- a) modifications des documents clairement définies ;
- b) nouveaux concepts qui doivent être développés.

3.2 Au total, plus de 300 modifications des documents de l'OACI sont estimées nécessaires. Environ 170 d'entre elles s'inscrivent dans la première catégorie et plus de 130 dans la seconde. Les concepts visés dans la seconde catégorie pourraient être groupés en seize domaines distincts. D'autres travaux doivent être effectués pour déterminer leurs incidences sur les activités d'élaboration des normes.

#### 4. PROCHAINES ÉTAPES ET DÉFIS FUTURS

4.1 Les améliorations opérationnelles qui demandent des modifications clairement définies ont des calendriers précis ; l'OACI peut donc programmer ces travaux suffisamment à l'avance pour qu'ils soient achevés dans les délais fixés.

4.2 Le développement des concepts est un peu plus compliqué. Les dates auxquelles sont requises les capacités opérationnelles décrites sont connues, mais il faudra établir un calendrier pour la production des éléments par l'OACI. Cette tâche est complexe étant donné qu'une bonne partie du travail comprendra aussi l'élaboration de SARP qui devront être validées par les organismes de normalisation de l'industrie.

4.3 L'OACI a établi, pour chaque catégorie, un processus de « table ronde sur les normes » au cours duquel l'Organisation rencontrera périodiquement le personnel de gestion des programmes NextGen et SESAR et les divers organismes de normalisation de l'industrie. L'objectif de ce processus est d'utiliser dans la mesure du possible les ressources et les produits d'organismes externes reconnus, comme l'exige la Résolution A36-13 de l'Assemblée.

4.4 Dans le processus de table ronde sur les normes, les calendriers des travaux seront dictés par les dates de mise en œuvre. L'élaboration des normes sera traitée comme un projet. Le lien entre les SARP internationales de haut niveau et les normes détaillées de l'industrie sera clair. Les travaux de l'OACI et des organismes de normalisation seront étroitement reliés afin d'optimiser les ressources. L'OACI adoptera une approche multidisciplinaire de l'élaboration des SARP.

4.5 Tous les travaux sur les SARP requis par NextGen et SESAR ont été déterminés et seront entièrement soumis à la consultation des États et des organisations internationales, ce qui permettra à tous les États d'y participer.

4.6 Le fait de ne pas participer rapidement à la réalisation des programmes NextGen et SESAR comporte le risque que certains États mettent en œuvre de nouvelles techniques et technologies avant que l'OACI élabore les SARP nécessaires et les soumette au processus de consultation internationale.

#### 5. AU-DELÀ DE NEXTGEN ET SESAR

5.1 De nombreux autres États ont élaboré des plans pour les systèmes de prochaine génération en vue de la modernisation des systèmes CNS/ATM. Plus le nombre de plans de modernisation augmente, plus il est difficile d'assurer l'harmonisation. L'OACI s'apprête à entreprendre la tâche d'assurer l'harmonisation entre les programmes NextGen et SESAR et estime qu'il serait avantageux d'élargir ce processus à tous les nouveaux plans de modernisation de la navigation aérienne.

5.2 Les avantages de cette approche comprennent notamment les suivants :

- a) meilleures pratiques disponibles pour tous ;
- b) moins de problèmes de transition.

5.3 Toutes les grandes initiatives de modernisation de la navigation aérienne qui ont des incidences sur le système mondial de navigation aérienne devraient être analysées et évaluées dès que possible en vue de leur comptabilité mondiale.

5.4 L'OACI devrait amender le GANP pour y inclure un cadre de définition des autres plans de modernisation de la navigation aérienne des États exigeant de ceux-ci qu'ils définissent :

- a) les objectifs de chaque programme de modernisation de la navigation aérienne en fonction des améliorations opérationnelles souhaitées ;
- b) les éléments habilitants nécessaires pour appuyer ces améliorations.

5.5 Les États devraient ensuite soumettre ces renseignements à l'examen de l'OACI afin de déterminer les incidences de leurs travaux sur l'élaboration du programme de travail et des normes de l'OACI.

5.6 L'OACI communiquerait ensuite ces renseignements aux fournisseurs de services de navigation aérienne concernés avec des recommandations appropriées, par exemple :

- a) pour des besoins clairement définis, participation aux travaux appropriés d'élaboration de normes, s'il y a lieu ;
- b) un processus de table ronde sur les normes comme celui qui est appliqué à NextGen et SESAR.

## 6. CONCLUSION

6.1 L'OACI a pris des mesures pour veiller à ce que les programmes NextGen et SESAR soient intégrés, de manière harmonisée, au système mondial de navigation aérienne. Il est essentiel d'assurer une participation dès le début pour que les normes nécessaires puissent être soumises au processus de consultation internationale et élaborées dans le respect des calendriers des programmes. Selon les besoins des programmes, ces travaux peuvent exiger une simple participation aux activités d'un groupe d'experts de la Commission de navigation aérienne ou une activité coordonnée comme le processus de table ronde décrit dans la présente note.

6.2 L'OACI doit amender le GANP pour y inclure un cadre qui lui permettra d'analyser facilement les incidences des autres plans de modernisation de la navigation aérienne des États sur le système mondial ATM, puis de prendre toute mesure qui sera nécessaire pour assurer l'harmonisation mondiale.

6.3 L'Assemblée de l'OACI est invitée à approuver la résolution figurant en appendice, qui demande à l'OACI d'amender le GANP comme il est discuté ci-dessus et de prendre les mesures nécessaires pour assurer l'harmonisation du système mondial de navigation aérienne.

-----

## APPENDICE

### PROJET DE RÉSOLUTION À ADOPTER À LA 37<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE

#### Résolution 36/2: Planification mondiale de l'OACI en vue de la sécurité et de la durabilité

(...)

#### Appendice B

##### Plan mondial de navigation aérienne

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'amélioration de l'efficacité des activités aéronautiques est un élément clé des Objectifs stratégiques de l'OACI,

*Ayant adopté* la Résolution A35-15, qui est un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et des systèmes de communication, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM),

*Notant* que le Conseil a accepté, le 30 novembre 2006, la nouvelle version du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

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

1. *Charge* le Conseil d'amender le GANP de façon à y inclure un cadre qui permettra à l'OACI d'analyser facilement les incidences des plans de modernisation de la navigation aérienne des États sur le système mondial puis de prendre toute mesure qui sera nécessaire pour assurer l'harmonisation mondiale ;

2. *Demande* aux États, aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et à l'industrie aéronautique de suivre les orientations du GANP dans leurs activités de planification et de mise en œuvre ;

3. *Prie instamment* les États contractants, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à une mise en œuvre coordonnée du GANP, en évitant les doubles emplois ;

4. *Prie instamment* les États qui élaborent des plans de nouvelle génération pour leur propre modernisation de la navigation aérienne de communiquer leurs plans en temps utile à l'OACI pour examen et évaluation afin d'assurer la compatibilité et l'harmonisation mondiales ;

5. *Charge* le Conseil de veiller à ce que le GANP soit tenu constamment à jour en fonction des faits nouveaux dans les domaines opérationnel et technique, en étroite collaboration avec les États et les autres parties prenantes ;

4. *Prie instamment* le Conseil de faciliter l'élaboration des plans régionaux, sous-régionaux et nationaux sur la base du GANP et d'en suivre la mise en œuvre.