



**Vingt-et-unième réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/21)  
(Nairobi, Kenya, 9-11 octobre 2017)**

**Point 3 de l'ordre du jour : Cadre de performance pour la planification et la mise en œuvre régionales de la navigation aérienne**

**3.6 Évolution du Plan mondial de navigation aérienne**

**ALIGNEMENT DE LA PLANIFICATION MONDIALE, RÉGIONALE ET  
NATIONALE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE ET DE LA MISE EN  
OEUVRE**

*(Note présentée par le Secrétariat)*

**SOMMAIRE**

La présente note de travail souligne la nécessité d'élaborer des plans nationaux de navigation aérienne alignés sur les plans régionaux et le plan mondial. Elle exhorte par ailleurs à l'élaboration d'un programme régional de modernisation dans la région AFI fondé sur les objectifs de performance régionale stratégiques de navigation aérienne et destiné à concrétiser l'approche basée sur les performances adoptée par la région pour la planification et la mise en œuvre de nouvelles améliorations de la navigation aérienne.

Enfin, la note propose la mise en place d'équipes régionales d'appui à la navigation aérienne afin de soutenir les États dans la mise en œuvre des améliorations opérationnelles de la navigation aérienne suivant une approche de mise en œuvre harmonisée et économique.

La suite à donner par la réunion se trouve au **paragraphe 3**.

**Références :**

Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI, Doc 9750

**Objectifs stratégiques : A, B, C, D & E**

**1. INTRODUCTION**

1.1 Le transport aérien joue aujourd'hui un rôle majeur d'entraînement d'un développement économique et social durable. En 2015, il a soutenu directement et indirectement l'emploi de 63,5 millions de personnes, et apporté une contribution de plus de 27 billions \$ au produit intérieur brut (PIB) mondial et transporté plus de 3,5 milliards de passagers et 51 millions de tonnes de fret. En outre, le trafic aérien a été l'un des outils les plus efficaces pour mettre fin aux cycles de récession, une considération importante pour les gouvernements à tous niveaux, dans un contexte économique difficile. C'est

pourquoi l'aviation est perçue comme étant au service des collectivités et des régions selon des cycles clairs d'investissement et d'opportunités.

1.2 La navigation a connu ces récentes décennies certaines améliorations importantes. Toutefois, une partie considérable du système de navigation aérienne mondial est encore limitée par des approches conceptuelles datant du 20<sup>e</sup> siècle. Ces moyens de navigation aérienne déjà anciens, qui limitent la capacité et la croissance du trafic aérien, sont responsables du rejet de gaz sans nécessité dans notre atmosphère.

1.3 Pour que le système de transport aérien reste le moteur de la prospérité économique et du développement social à l'échelle du globe, auquel la communauté de l'aviation et le monde se sont habitués, en particulier face aux prévisions de croissance du trafic régional et à la nécessité pressante d'une gestion plus déterminée et efficace en ce qui concerne le climat, les États doivent adhérer sans réserve au nouveau processus de mise à niveau par blocs et suivre une voie commune menant au futur système mondial de navigation aérienne.

## 2. ANALYSE

2.1 Il faut planifier l'avenir du Plan mondial de navigation aérienne afin mettre en place un système interopérable pour tous les utilisateurs pendant toutes les phases du vol, respectant les niveaux acceptés de sécurité, pourvoyant des opérations économiques optimums, en étant écologiquement durable et en respectant des exigences de sécurité nationale. C'est pourquoi la communauté aéronautique s'est réunie pour établir un Plan mondial de navigation aérienne (GANP).

2.2 Le GANP doit définir une approche permettant de réaliser cette vision globale tout en servant, à toutes les parties prenantes de l'aviation, d'instrument d'élaboration collective des stratégies pour la mise en œuvre de la navigation aérienne fondée sur des exigences opérationnelles spécifiques afin de renforcer les capacités du système de navigation aérienne et garantir l'interopérabilité des systèmes et l'harmonisation des procédures. C'est pourquoi dans la quatrième édition du GANP, l'OACI a fourni un cadre de planification, à savoir la Stratégie d'amélioration par blocs des systèmes de l'aviation et souligné dans la cinquième édition, la nécessité de suivre une approche basée sur les performances alignée aux niveaux mondial, régional et local.

2.3 Le système mondial de navigation aérienne passe par des interactions complexes entre de nombreuses parties prenantes dont les exigences et les attentes opérationnelles sont variées, ainsi que des systèmes nationaux et régionaux de navigation aérienne dont les niveaux de maturité et les ressources sont variés. Par ailleurs, la vision globale ne peut être réalisée directement et doit passer plutôt par des étapes intermédiaires qui restent à définir. Par conséquent, pour surmonter ces difficultés et vu les réactions enregistrées lors de la 39<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI, une approche structurée a été proposée pour la sixième édition du GANP :

- L'échelon managérial mondial sera la porte d'entrée à l'OACI pour toutes les parties prenantes. Ce document est écrit dans un langage technique et entériné au plus haut niveau. Il contiendra notamment une feuille de route conceptuelle pour la réalisation de la vision globale et des objectifs de performance basés sur les prévisions de croissance du trafic mondial, les flux de trafic, les défis et les caractéristiques du trafic qui doivent être pris en compte par la communauté aéronautique, en tenant toujours compte des besoins locaux et des ressources parties prenantes.
- L'échelon technique mondial constitue le noyau du GANP. La méthode de prise de décisions basée sur les performances pour l'élaboration des stratégies de mise en œuvre

de la navigation dans le cadre d'améliorations opérationnelles spécifiques en est la composante principale. Ce cadre mondial composé des modules ASBU du Bloc de base (BBB) conservé dans une base de données d'informations dont on peut déduire des rapports et consiste en des services de base à fournir à l'aviation civile internationale en plus d'autres mises à niveau de ces services suivant les exigences des scénarios opérationnels.

- L'échelon régional est composé des Plans régionaux de navigation aérienne de l'OACI (Volumes I, II et III) et d'autres programmes de recherche-développement. La planification régionale joue un rôle clé dans cet échelon, et surtout avec l'élaboration du Volume III de l'ANP, dans le cadre du futur système mondial de navigation aérienne
- L'échelon national où les Etats sont responsables de l'élaboration des plans de navigation aérienne suivant la méthode de prise de décisions basée sur les performances et de leur déploiement.

2.4 La sixième édition du GANP sera soumise à l'examen de la treizième Conférence de la navigation aérienne en octobre 2018 et à l'approbation par la 40<sup>e</sup> Session de l'Assemblée de l'OACI.

2.5 La coordination de la mise en œuvre par différents acteurs, à la fois à l'intérieur des États et des régions, présente plus d'avantages que la mise en œuvre au coup par coup ou de manière isolée. C'est pourquoi les régions adoptent une approche coordonnée basée sur les performances de la planification et de la mise en œuvre de la navigation aérienne.

2.6 Plusieurs régions ont concrétisé cette approche basée sur les performances dans les programmes régionaux de modernisation fondés sur les exigences régionales (croissance du trafic aérien, complexité de l'espace aérien ou besoins en investissement...) à travers le SESAR en Europe, le Plan Asie Pacifique d'ATM sans discontinuité et NextGEN aux Etats-Unis. Ces programmes sont orientés par les objectifs stratégiques de performance de la navigation aérienne dans certains des 11 domaines de performance clés de l'OACI<sup>1</sup> et alignés sur l'évolution prévisible du GANP.

2.7 Par ailleurs, ces programmes ont identifié les solutions optimales dans le cadre de la Stratégie d'amélioration par blocs des systèmes de l'aviation (ASBU) en fonction de leurs exigences opérationnelles spécifiques et assurent le suivi des performances et de la mise en œuvre afin d'utiliser au mieux les ressources disponibles.

2.8 L'APIRG œuvre avec diligence pour répondre aux besoins des parties prenantes dans la région AFI. Pour guider l'évolution du système de navigation aérienne dans la région AFI et harmoniser les stratégies nationales de mise en œuvre avec les stratégies régionale et mondiale, il faut, par conséquent, redéfinir les objectifs stratégiques de performance de la navigation aérienne et élaborer un programme régional de modernisation garantissant la réalisation des objectifs dans le cadre des mécanismes régionaux de mise en œuvre.

2.9 La mise en œuvre se fait au niveau local. Les États et les ANSP sont responsables en dernier ressort de la modernisation de leur système de navigation aérienne et sont les seuls responsables de l'élaboration de la stratégie. La stratégie régionale AFI doit par conséquent, servir aux Etats AFI de guide pour l'élaboration de leurs propres plans de navigation aérienne sur la base de leurs besoins opérationnels et des exigences régionales alignées sur les objectifs mondiaux.

---

<sup>1</sup> Accès/Équité, Capacité, Coût-efficacité/Rentabilité, Efficacité, Environnement, Flexibilité, Interopérabilité mondiale, Participation à la communauté ATM, Prévisibilité, Sécurité et sûreté

2.10 Le niveau de réalisation des objectifs régionaux de performance sera fonction des circonstances locales et de la disponibilité des capacités de déploiement suffisantes pour apporter des modifications aux opérations. Par conséquent, pour assurer le financement, les Etats doivent élaborer un plan national au niveau ministériel montrant la contribution du système de transport, en général, et du système de transport aérien, en particulier, à l'économie nationale. Les Etats pourront ainsi rechercher des soutiens extérieurs, en cas de besoin.

### **3. CONCLUSION**

3.1 Les États AFI doivent adopter un processus évolutif et suivre une seule voie pour la réalisation du futur système de navigation aérienne.

3.2 Vu l'insuffisance des ressources, les options de planification doivent de plus en plus être justifiées d'avance à travers une analyse des prévisions des besoins et réalisations. Il faut une gestion et une planification explicite des performances de la navigation aérienne pour garantir durant le processus de mise en œuvre, les objectifs et les attentes de la communauté aéronautique en matière de performances sont réalisés.

3.3 Guidés par le GANP, les processus régionaux et nationaux de planification devraient être harmonisés et utilisés pour identifier les modules qui sont les mieux à même de répondre aux besoins opérationnels identifiés. Suivant le principe « penser globalement et agir localement », les États doivent élaborer les plans nationaux de navigation aérienne liés aux plans nationaux de développement afin de mettre en évidence l'importance de l'aviation pour les économies nationales et assurer la disponibilité de ressources suffisantes pour leur mise en œuvre.

### **4. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION**

4.1 La réunion est invitée à :

- a) Demander à l'APIRG de redéfinir et adopter les objectifs de performance régionale de navigation aérienne pour la région AFI;
- b) Concrétiser l'approche basée sur les performances de la région AFI afin d'atteindre les objectifs régionaux de performance définis dans le programme régional de performance ;
- c) Traduire cette approche basée sur les performances dans le Volume II du Plan régional de navigation aérienne ;
- d) Demander au Secrétariat d'APIRG de réviser la stratégie régionale de mise en œuvre de la région AFI dans le cadre du Programme régional de modernisation et des activités des Sous-groupes d'APIRG ;
- e) Demander aux Etats de créer des équipes multidisciplinaires du Plan national de navigation aérienne, dotées de ressources adéquates, y compris la formation, pour l'élaboration et la mise en œuvre collectives d'initiatives liées au plan national de navigation aérienne ;
- f) Demander aux Bureaux régionaux (ESAF et WACAF) de l'OACI de créer des Equipes d'appui au Plan régional de navigation aérienne (RANST) pour soutenir les Etats dans leurs efforts de mise en œuvre des améliorations opérationnelles de la navigation aérienne suivant une approche harmonisée alignée sur le Plan mondial de navigation aérienne et le Plan régional AFI de navigation aérienne ;

- g) Inviter les Bureaux régionaux (ESAF et WACAF) de l'OACI à promouvoir l'élaboration de plans nationaux aux niveaux ministériel et supérieur .

— FIN —