



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

GROUPE RÉGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE DIX-NEUVIEME REUNION (APIRG/19) Dakar, Sénégal (28-31 octobre 2013)

Point 2: Sécurité des vols et activités du Groupe régional de sécurité de l'aviation - Afrique (RASG-AFI)

Activités mondiales et inter-régionales

STRATEGIE COMPLÈTE POUR LE PLAN MONDIAL RÉVISÉ DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE	
<p>Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750), en plus d'orienter la stratégie à appliquer dans le programme des activités techniques de l'OACI dans le domaine de l'efficacité des systèmes mondiaux de navigation aérienne, guide aussi les activités des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), des États, des fournisseurs de services, des utilisateurs de l'espace aérien et d'autres parties intéressées. La présente note de travail présente l'édition révisée du GANP, la quatrième, qui est ci-jointe en Appendice A.</p> <p>La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 4.</p>	
<i>Objectifs stratégiques:</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques A et C.

1. INTRODUCTION

1.1 Un système efficace d'ATM mondiale permet de réaliser l'interopérabilité et la continuité du service dans toutes les régions pour tous les usagers durant toutes les phases du vol. Il répond à des niveaux convenus de sécurité, assure une exploitation économique optimale, tient compte de l'environnement et respecte les exigences de la sécurité nationale. La vision d'orientation de l'OACI à cet égard est définie dans le Doc 9854 de l'OACI (*Concept de gestion du trafic aérien mondiale*), tandis que le Plan mondial sert de document d'appui à la planification stratégique. Suite à une large consultation menée par l'OACI auprès des États et des parties prenantes de l'industrie, le Plan mondial a été restructuré et révisé et sera soutenu encore davantage par des outils dédiés, qui sont destinés à assister les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), les États, les fournisseurs de services, les utilisateurs de l'espace aérien et d'autres parties prenantes lors de sa mise en œuvre progressive.

2. QUATRIEME EDITION DU GANP

2.1 Pour soutenir un système de navigation aérienne harmonisé au niveau mondial, l'OACI a élaboré la quatrième édition du GANP afin de donner des orientations claires sur les objectifs opérationnels de base et les technologies d'appui, l'avionique, les procédures, les normes et les autorisations réglementaires nécessaires pour les réaliser. Le Plan mondial établit en outre un cadre pour des mises en œuvre supplémentaires fondées sur les profils opérationnels spécifiques et les densités de trafic de chaque État. Ceci est accompli grâce aux mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), un cadre résultant du consensus, qui constitue la base du Plan mondial révisé.

2.2 La douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12), qui s'est tenue en novembre 2012, a passé en revue cette quatrième édition du Plan mondial et a noté que celle-ci s'inspire des anciens documents de planification et qu'elle offre un cadre de planification mondiale comprenant un chronogramme sur lequel les améliorations futures peuvent être mises en œuvre par les PIRG et les États en fonction de leurs besoins opérationnels. En outre, elle insiste sur la nécessité d'élaborer des normes et pratiques recommandées, des exigences réglementaires, des procédures et des technologies associées aux ASBU.

2.3 Les ASBU sont complétées par les communications, la navigation et la surveillance (CNS), l'avionique et les feuilles de route de la gestion de l'information. L'AN-Conf/12 a reconnu que les ASBU et les feuilles de route technologiques associées font partie intégrante du Plan mondial et constituent une précieuse trousse d'outils de mise en œuvre; et que la politique et les principes connexes qu'il présente seront d'une importance capitale pour le succès de la planification mondiale de la navigation aérienne à long terme. Les ASBU sont en outre organisées en tranches de cinq ans, commençant en 2013 et se poursuivant jusqu'en 2028 et au-delà. Sur cette base, le Plan mondial révisé représente une méthodologie stratégique roulante de quinze ans qui facilite les technologies existantes et anticipe les développements futurs fondés sur des objectifs opérationnels approuvés par les États et/ou l'industrie. Cela permettra l'adoption de solides stratégies d'investissement et aidera à générer un engagement vis-à-vis du Plan de la part des États, des fabricants d'équipements, des exploitants et des fournisseurs de services.

2.4 La mise en œuvre des ASBU doit être effectuée au moyen de programmes de travail régionaux conçus sur mesure, découlant du GANP et fondés sur des besoins opérationnels spécifiques. Les PIRG de l'OACI conçoivent ces programmes de travail d'abord en identifiant les caractéristiques opérationnelles de leurs zones ATM homogènes, les principaux flux de trafic et les principaux aéroports internationaux. L'analyse des données de compte rendu identifie les opportunités d'amélioration des performances, et la capacité spécifique des ASBU. Des modules sont ensuite évalués pour déterminer lequel d'entre eux offre le mieux les améliorations opérationnelles nécessaires.

2.5 Une fois achevées l'analyse opérationnelle et les mises à œuvre qui en résultent, l'étape suivante appelle la surveillance des performances de la navigation aérienne par le truchement d'une stratégie de mesure et de compte rendu. Durant une première phase, au niveau régional, l'état de mise en œuvre sera illustré en utilisant des cartes et des graphiques dynamiques sur le site web de l'OACI. L'analyse des données de compte rendu sera effectuée en collaboration. Les résultats seront ensuite publiés dans les Tableaux de bord des performances régionales proposées (sur le web) et dans un rapport mondial annuel de la navigation aérienne, dont il est question au paragraphe 2.6.

2.6 L'OACI est en train de présenter des "tableaux de bord des performances" sur les pages d'accueil des sites internet de tous ses Bureaux régionaux. Ces tableaux de bord illustreront l'état de la mise en œuvre régionale des objectifs stratégiques de l'OACI qui portent sur la sécurité, la capacité/efficacité, et l'environnement. L'objectif du Rapport mondial sur la navigation aérienne proposé, qui sera publié chaque année, est d'aider les PIRG et les États à comprendre les domaines qui ont besoin d'une attention particulière pour améliorer efficacement les performances de la navigation aérienne dans le monde et pour aider à propager les informations sur les mises en œuvre qui ont réussies et les meilleures pratiques qui y sont associées. Cette première édition de ce rapport, qui doit paraître en mars 2014, donne également à la communauté aéronautique une occasion pour évaluer les progrès réalisés dans les différentes régions de l'OACI en matière mise en place des infrastructures de navigation aérienne. Cela facilitera une planification plus efficace de l'harmonisation interrégionale. Les résultats consignés dans le rapport proposé pourraient aussi aider à identifier des priorités annuelles d'ajustement tactiques pour les programmes de travail régionaux, ainsi que pour donner des informations sur les ajustements de politique à long terme.

2.7 Les métriques ou les séries de données qui doivent figurer dans les tableaux de bord et dans le rapport proposé représentent les priorités clés de la navigation aérienne mondiale, telles que la navigation fondée sur les performances (PBN), les opérations en descente continue (CDO), les opérations en montée continue (CCO), la gestion de l'information aéronautique (AIM), la gestion des flux de trafic aérien (ATFM) et l'estimation des avantages environnementaux découlant des améliorations opérationnelles fondées sur l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET) ou sur toute autre méthode. La série de

données initiale a été approuvée par une réunion de coordination mondiale PIRG-RASG qui s'est tenue récemment à Montréal. L'IFSET, qui a été élaboré en 2011, peut être appliqué dans le monde entier et a la capacité de retenir la différence de performances d'une trajectoire de vol en termes de consommation de carburant - avant et après la mise en œuvre des améliorations opérationnelles aux niveaux local, régional ou mondial. L'outil est destiné à aider les États à estimer et rendre compte des économies de carburant d'une manière compatible avec les modèles approuvés par le Comité de l'OACI sur la protection de l'environnement en aviation (CAEP) et en suivant les orientations du Plan mondial. On peut, pour cela utiliser soit l'IFSET ou tout autre outil plus rigoureux reconnu par le CAEP.

2.8 Le Conseil de l'OACI a approuvé la version révisée intitulée *Quatrième édition du GANP*, qui est jointe en Appendice A à la présente note de travail.

3. MISES A JOUR DU GANP

3.1 La Commission de navigation aérienne examinera le GANP dans le cadre du programme de travail triennal, en présentant un rapport au Conseil, un an avant chaque Assemblée de l'OACI. Le rapport de l'ANC passera en revue les progrès faits dans le monde pour réaliser les objectifs de GANP et examinera les enseignements tirés par les États et l'industrie. En outre, le rapport de l'ANC examinera les changements qui pourront être apportés aux besoins futurs de l'aviation, au contexte de la navigation aérienne et à d'autres facteurs d'influence, et proposera des ajustements appropriés au GANP pour tenir compte de ces éventualités. Avant d'être présentées au Conseil, les mises à jour proposées seront communiquées aux États membres pour consultation. Après l'approbation par le Conseil, tous les amendements apportés au GANP et à ses documents justificatifs spécifiques seront ensuite soumis pour approbation par les États membres de l'OACI à l'Assemblée suivante de l'OACI.

4. SUITE À DONNER PAR LA REUNION

4.1 La réunion est invitée:

- a) à prendre note de la quatrième édition du Plan mondial de navigation aérienne (Doc 9750), qui est présentée dans l'Appendice A à la présente note;
- b) à demander à l'APIRG, aux États, aux fournisseurs de services et aux utilisateurs de l'espace aérien d'établir des priorités et des objectifs compatibles avec les objectifs du GANP et les besoins de chaque région.

APPENDICE A

PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AERIENNE

Disponible à l'adresse <http://www.icao.int/GANP>

— FIN —