

ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

## COMMISSION TECHNIQUE

## Point 32 : Navigation aérienne — Politique

## PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE (GANP)

(Note présentée par la Lituanie au nom de l'Union européenne, de ses États membres<sup>1</sup> et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile<sup>2</sup>, ainsi que par EUROCONTROL)

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), combiné aux mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), fournit un cadre clair pour les efforts actuels et futurs de modernisation de l'ATM, en mettant un accent particulier sur la performance et l'interopérabilité. Les États et les organisations qui présentent ce document appuient le GANP proposé et ont déjà aligné sur lui leurs propres plans. Toutefois, certains éléments importants ne figurent pas dans le GANP et devraient être mis à disposition par un moyen électronique approprié. Par ailleurs, pour que le GANP demeure un outil de référence, il est essentiel de le tenir à jour.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- entériner la quatrième édition proposée du GANP ;
- demander à l'OACI que l'on prenne en considération les propositions figurant à la section 3 de la présente note, qui portent sur des façons de renforcer davantage le GANP en vue de sa prochaine version, notamment en rendant plus explicites son statut en tant que document de référence, le processus formel de sa tenue à jour, la feuille de route pour la normalisation et le statut des versions électroniques du GANP et des documents d'appui accessibles en ligne, et en prenant des dispositions en vue de l'examen des priorités et d'échanges réguliers de renseignements avec les États et les organisations internationales qui mettent en œuvre des plans de développement majeurs de l'ATM.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les Objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Néant
<i>Références :</i>	Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> , édition 2013 proposée à l'Assemblée Doc 10007, Rapport de la douzième conférence de navigation aérienne

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), combiné aux mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), fournit un cadre clair pour les efforts actuels et futurs de modernisation de l'ATM. On se félicite en particulier de l'accent qu'il met sur la capacité du système ATM d'atteindre des niveaux de performance correspondant aux besoins des États et des usagers de l'espace aérien et de l'importance qu'il attache à l'interopérabilité mondiale. L'Assemblée a été invitée à approuver une édition révisée du GANP (Doc 9750). La présente note appuie une telle approbation et offre quelques suggestions en vue des mises à jour futures du GANP.

## 2. ENTÉRINER LE GANP EN TANT QUE CADRE GLOBAL

2.1 Les États et les organisations qui présentent cette note de travail appuient vigoureusement le GANP proposé et son utilisation prévue. Les objectifs et la méthode du GANP s'accordent avec les efforts qu'ils ont eux-mêmes déployés, et les modules décrits dans le cadre ASBU constituent des éléments essentiels des améliorations opérationnelles qui pourraient s'imposer dans certaines parties de leurs espaces aériens. Le Plan directeur ATM européen a déjà été aligné sur le GANP.

## 3. TENUE À JOUR ET AMÉLIORATION DU GANP

3.1 La version du GANP proposée à l'Assemblée pour adoption est un document de planification extrêmement utile et pratique qui fait partie d'un processus de planification structurée auquel participent l'OACI, les régions et les États. Comme tout autre document de planification, il doit être tenu à jour et contenir des renvois à des documents plus détaillés qui en guident la mise en œuvre.

3.2 La version actuelle du GANP tient compte de ces considérations, mais encore de façon imparfaite. Par exemple, le concept ASBU est présenté dans le résumé analytique et dans l'Appendice 2, mais pas dans le corps principal du document. La feuille de route proposée pour la normalisation, qui figure à l'Appendice 2, pourrait aussi être ajoutée au texte principal. De plus, les priorités citées dans le corps principal du GANP se rapportent essentiellement à la navigation basée sur les performances alors que l'Appendice 2 porte sur des priorités additionnelles, concernant les blocs et les modules. Ceux-ci devraient aussi être traités dans le texte principal, dans la prochaine mise à jour du GANP.

3.3 Il est proposé que l'OACI déclenche sans tarder le processus triennal de tenue à jour/actualisation du GANP décrit à l'Appendice 1 du plan, en faisant une large place, dans ce processus, aux apports des PIRG et des États et organisations qui mettent en œuvre des programmes ATM majeurs. Le programme annuel des travaux de l'OACI devrait prévoir des examens sur la base de ces apports, mais les changements formels majeurs devraient continuer de se faire dans le cadre de l'examen triennal.

3.4 L'OACI ayant reconnu la nécessité de planifier l'élaboration de ses futurs SARP et éléments indicatifs à l'appui de la mise en œuvre du GANP et des ASBU, il faudrait lancer immédiatement l'établissement d'une feuille de route pour le travail de normalisation de l'OACI, laquelle feuille serait ajoutée à la prochaine version du GANP. La nécessité de la normalisation devrait aussi être prise en compte dans le programme des travaux de l'OACI. Étant donné que l'élaboration de nouvelles SARP risque de prendre un certain temps, une feuille de route devrait donner une idée des besoins de planification pour les blocs 2 et 3, ce qui rendra plus transparents les travaux futurs de l'OACI tout en permettant aux États, aux organisations et à l'industrie d'organiser de manière plus optimale leur soutien de l'OACI.

3.5 Il est particulièrement important que les États et les organisations puissent anticiper toute demande que l'OACI pourrait formuler concernant un soutien au-delà de celui qui est déjà apporté dans le cadre de la planification régionale, des travaux de groupes d'experts et d'autres arrangements. Comme il a été constaté lors des délibérations de la récente Conférence de navigation aérienne de l'OACI, le GANP résulte de l'examen et de l'analyse de nombreuses données : le comprendre à fond n'est pas facile. L'OACI est invitée à former des groupes d'experts appropriés au niveau mondial, dès que possible après la session de l'Assemblée.

3.6 L'Appendice 3 du GANP prévoit une gamme de documents en ligne accessibles par hyperliens, ce qui est un moyen très utile d'obtenir des éléments de référence plus détaillés, et l'intention de créer et de tenir à jour un tel système, ce qui n'est pas une mince tâche, est accueillie avec un vif intérêt. Il sera nécessaire que l'OACI indique clairement les parties des documents en ligne qui auront un statut formel et comment les utiliser<sup>3</sup>.

3.7 Il est principalement attendu des PIRG qu'ils mettent en œuvre le GANP et les ASBU. Toutefois, les travaux sur les nouveaux concepts et technologies se poursuivront ailleurs, et ils auront une incidence sur les feuilles de route et la description des modules et des blocs. La coordination à l'échelle mondiale demeure donc importante, avec une participation directe, au besoin, des États, des organisations et de l'industrie. À ce sujet, il est nécessaire d'avoir un processus connu et défini pour la mise à jour des descriptions des ASBU, qui ont été produites par une équipe technique spéciale avant la dernière Conférence de navigation aérienne et seulement brièvement résumées dans le GANP.

3.8 Enfin, il serait utile d'examiner les priorités chaque année, en se fondant sur les avis de la Commission de navigation aérienne, si les comptes rendus de suivi en indiquent la nécessité ou sur demande directe des États, des organisations ou des parties prenantes. Un tel examen se ferait bien sûr dans le cadre du GANP.

## 4. CONCLUSION

4.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) entériner la quatrième édition proposée du GANP ;
- b) demander à l'OACI que l'on prenne en considération les propositions figurant à la section 3 de la présente note, qui portent sur des façons de renforcer davantage le GANP en vue de sa prochaine version, notamment en rendant plus explicites son statut en tant que document de référence, le processus formel de sa tenue à jour, la feuille de route pour la normalisation et le statut des versions électroniques du GANP et des documents d'appui accessibles en ligne, et en prenant des dispositions en vue de l'examen des priorités et d'échanges réguliers de renseignements avec les États et les organisations internationales qui mettent en œuvre des plans de développement majeurs de l'ATM.

— FIN —

---

<sup>3</sup> Par exemple, les feuilles de route en matière de technologie qui figurent à l'Appendice 5 du GANP offrent une présentation simplifiée de leur raison d'être et des éléments les concernant qui ont été rassemblés. De telles présentations devraient être faites régulièrement par les divers groupes d'experts, qui devront peut-être se coordonner entre eux à ce sujet.