



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

QUINZIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFI DE
PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/15)

(Nairobi, Kenya, 26 – 30 septembre 2005)

Point 6 : Examen des Faits Nouveaux Significatifs dans le Domaine de la Navigation Aérienne
6.1 : Suite donnée aux résultats de la 11ème Conférence de Navigation Aérienne

STATUT DU PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE
POUR LES SYSTÈMES CNS/ATM (DOC 9750)

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Donnant suite à la Recommandation 1/9 de la onzième Conférence de navigation aérienne, concernant le statut du *Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM* (Doc 9750), la présente note rend compte des résultats de l'analyse effectuée par le Conseil ainsi que de l'évolution continue du Plan mondial.

La suite à donner par APIRG figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 La onzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/11), tenue à Montréal du 22 septembre au 3 octobre 2003, a examiné le rôle et la fonction du *Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM* (Doc 9750) et est convenue que ce document était un élément important de la planification régionale et nationale et que, conjugué au concept opérationnel ATM, il permettrait de structurer efficacement les futurs systèmes de gestion du trafic aérien (ATM). La Conférence a donc recommandé (Recommandation 1/9) que « l'OACI élabore un processus formel d'examen et d'entente pour le *Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM* (Doc 9750) ». En mars 2004, le Conseil a noté l'intention de la recommandation et demandé à la Commission d'élaborer des propositions pour y donner suite. La présente note rend compte du travail entrepris en vue d'actualiser le Plan mondial de façon à ce qu'il serve de catalyseur pour la planification et la mise en œuvre du système ATM mondial approuvé par la Conférence.

2. STATUT DU PLAN GLOBAL

2.1 Rappelons qu'en mars 1998 le *Plan mondial coordonné de mise en œuvre des systèmes CNS/ATM* est devenu le *Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM* (appelé ci-après Plan mondial) que le Conseil a accepté. Depuis l'acceptation de la première édition du Plan mondial révisé en 1998, une proposition détaillée visant l'amendement de plusieurs parties du document a été élaborée en juin 2001 et la deuxième édition du document a été publiée en 2002.

2.2 En novembre 2004, la Commission a analysé la structure des documents de l'OACI ainsi que le processus d'actualisation et d'acceptation du Plan mondial. La Commission a également examiné le statut juridique de tous les documents de l'OACI, notamment des normes et pratiques recommandées (SARP), des Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS), des Procédures complémentaires régionales (SUPP) et des éléments indicatifs publiés sous forme de manuels et de circulaires. Consciente des contraintes juridiques associées à un changement de statut du Plan mondial et du fait que ce plan a été créé pour être un document dynamique qui doit être facilement actualisé dans des délais courts, la Commission est convenue que la procédure actuelle d'acceptation et de mise à jour du Plan mondial devrait être conservée, en ajoutant que le Secrétaire général pourrait, sur recommandation de la Commission, communiquer des propositions ou des parties de propositions spécifiques aux États et organisations internationales pertinentes pour qu'ils puissent faire leurs observations.

3. EVOLUTION DU PLAN MONDIAL

3.1 AN-Conf/11 a approuvé le concept opérationnel d'ATM (concept opérationnel) offrant ainsi une vision qui permettrait aux États et aux régions d'harmoniser leur processus de planification, de réaliser des économies et d'améliorer l'efficacité pour le bien de tous les membres de la communauté ATM.

3.2 Comme suite à AN-Conf/11, la Commission de navigation aérienne et l'industrie ont tenu (Montréal, 18 et 19 mai 2004) une sixième réunion de consultation sur les mesures à prendre pour favoriser la mise en œuvre des recommandations de la Conférence. La réunion a notamment analysé le sujet « l'ATM mondiale — du concept à la réalité », et a conclu que :

« les partenaires qui sont en mesure de le faire devraient travailler ensemble à l'élaboration d'une feuille de route commune et d'un plan d'action mondial visant à obtenir des avantages opérationnels à court et à moyen terme, et que ce document devrait être mis à la disposition de l'OACI vers le milieu de 2004 pour qu'il soit soumis à la Commission de navigation aérienne et qu'il soit examiné en vue de son incorporation dans le Plan mondial. »

3.3 Cette réunion a été suivie de la création d'un groupe de l'industrie constitué de représentants des organismes suivants : Airbus, ARINC, Boeing, Eurocontrol, la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, Honeywell, Rockwell Collins, la Société internationale de télécommunications aéronautiques (SITA), INMARSAT et Thales. Le groupe a élaboré une feuille de route pour la mise en œuvre des systèmes ATM, qui a été présentée au Président du Conseil le 15 octobre 2004, puis à la Commission le 24 novembre 2004 dans le cadre d'une séance d'information informelle. Le 18 janvier 2005, la Commission a passé en revue l'analyse que le Secrétariat avait faite de la feuille de route et lui a demandé d'élaborer une proposition d'amendement du Plan mondial en vue d'y incorporer les éléments pertinents de la feuille de route.

3.4 La feuille de route de l'industrie porte sur les activités de mise en œuvre à court et à moyen terme associées aux systèmes CNS/ATM, tandis que les objectifs à plus long terme sont traités dans le concept opérationnel. La Commission estime par conséquent que la feuille de route s'intègre très bien au concept opérationnel et qu'elle permettrait, si elle est appliquée avec succès, de converger vers le système

ATM envisagé dans le concept opérationnel. Combinée au Plan mondial et au concept opérationnel, la feuille de route constitue une structure de planification complète.

3.5 La Recommandation 1/10 d'AN-Conf/11 recommande que les États et les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) considèrent le Plan mondial comme un catalyseur de changement, qui fournit un cadre mondial pour la sécurité et l'interopérabilité tout en permettant l'adaptation régionale et locale pour répondre efficacement aux besoins régionaux et locaux. La Recommandation 1/12 demande que l'OACI prenne les dispositions nécessaires pour amender le Plan mondial afin d'établir un lien clair avec le concept opérationnel.

3.6 En conséquence, la Commission estime que la feuille de route devrait être incorporée dans le Plan mondial de façon à ce qu'elle soit pleinement intégrée dans le processus de planification. Le Plan mondial constituerait alors un outil de planification complet à court et à moyen terme pour les États et les PIRG tout en offrant un plan de transition au système ATM envisagé dans le concept opérationnel.

3.7 Sur la base de ce qui précède, le 18 janvier 2005, la Commission a demandé au Secrétariat d'élaborer une proposition d'amendement du Plan mondial afin d'y incorporer les éléments pertinents de la feuille de route de l'industrie qu'elle a examinés et de lui soumettre la proposition d'amendement pour examen initial durant sa session d'octobre-décembre 2005. Le but est de faire du Plan mondial la référence de base à partir de laquelle seront évalués les résultats concrets et d'axer les PIRG sur la mise en œuvre coordonnée d'un système ATM mondial harmonisé et sans discontinuité.

3.8 La Commission a aussi estimé qu'il était urgent d'informer les États de la nouvelle approche de la planification qui serait intégrée au Plan mondial afin d'éviter une nouvelle prolifération des systèmes et des activités de planification. Il est donc convenu qu'il faudrait demander au Secrétaire général de porter à l'attention des États le processus en cours à l'OACI pour l'amendement du Plan mondial.

4. SUITE A DONNER PAR APIRG

4.1 La réunion est invitée à noter :

- a) que la procédure actuelle d'acceptation et de mise à jour du Plan mondial est conservée, sachant que le Secrétaire général pourrait, sur recommandation de la Commission, communiquer des propositions ou des parties de propositions spécifiques aux États et organisations internationales pertinentes pour qu'ils puissent faire leurs observations ;
- b) que le Plan mondial sera actualisé pour y incorporer des éléments pertinents de la feuille de route ;
- c) que le Plan mondial devient l'élément principal du cadre de planification régionale en vue de la mise en œuvre coordonnée d'un système ATM mondial harmonisé et sans discontinuité.