



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Quatrième réunion du sous-groupe de l'APIRG sur la gestion de l'infrastructure et de l'information (IIM/SG4)

(Virtuelle, 31 août - 3 septembre 2021)

Point 05 de l'ordre du jour : Mise en œuvre des modules ASBU

WP5.1A Aperçu de la sixième édition du GANP

(Présenté par le secrétariat)

RÉSUMÉ
<p>Cette note de travail présente les changements apportés à la sixième édition du plan mondial de navigation aérienne ;</p> <p>Décision de la réunion au paragraphe 3.</p>
<p>REFERENCE(S) :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Résolutions de l'Assemblée en vigueur - à partir du 4 octobre 2019 (Doc 10140) ▪ Plan mondial de navigation aérienne (Doc 9750)
<p>Ce document de travail se rapporte aux objectifs stratégiques de l'OACI : Sécurité, capacité et efficacité</p> <p>KPIS et modules B0 de l'ASBU concernés : Tous</p>

1. INTRODUCTION

- 1.1 La 40e session de l'Assemblée de l'OACI a approuvé la sixième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) en tant qu'orientations stratégiques mondiales pour la navigation aérienne.
- 1.2 Le GANP pilote l'évolution du système mondial de navigation aérienne afin de répondre aux attentes toujours plus grandes de la communauté aéronautique. L'objectif du GANP est de répondre équitablement aux besoins de tous les utilisateurs de l'espace aérien, de manière sûre, sécurisée et rentable, tout en réduisant l'impact environnemental de l'aviation.
- 1.3 Le GANP prévoit une série d'améliorations opérationnelles visant à accroître la capacité, l'efficacité, la prévisibilité et la flexibilité tout en assurant l'interopérabilité des systèmes et l'harmonisation des procédures.

2. DISCUSSIONS

- 2.1 Le plan mondial de navigation aérienne (Doc 9750) est le document stratégique le plus important de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne et le plan destiné à piloter l'évolution du système mondial de navigation aérienne, conformément au concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondial (GATMOC, Doc 9854) et au Manuel sur les exigences du système de gestion du trafic aérien (Doc 9882). Il soutient également la planification de la mise en œuvre locale et régionale.

Structure multicouche

- 2.2 La sixième édition du GANP a introduit une structure multicouche, chaque couche étant adaptée à des publics différents. Cela permet une meilleure communication avec les responsables de haut niveau et les responsables techniques, l'objectif étant qu'aucun État ou partie prenante ne soit laissé de côté. La structure à quatre niveaux se compose des niveaux mondial (stratégique et technique), régional et national, et fournit un cadre pour l'alignement des plans régionaux, sous-régionaux et nationaux. La structure à quatre niveaux facilite la prise de décision en fournissant une orientation stratégique stable pour l'évolution du système de navigation aérienne et, en même temps, une pertinence opportune dans le contenu technique.
- 2.3 Pour permettre aux différentes parties prenantes d'accéder aux informations pertinentes et de les utiliser, les quatre niveaux du GANP ont été mis à disposition par le biais d'une plateforme web interactive et imprimable - le [portail GANP](#). Cette plateforme assure un point d'entrée commun et une cohérence entre les quatre niveaux du GANP.
- 2.4 Le **niveau stratégique mondial** est présenté sous la forme d'un document électronique, rédigé en langage exécutif et disponible dans les six langues de travail de l'OACI. Il fournit une orientation stratégique de haut niveau aux décideurs pour conduire l'évolution du système mondial de navigation aérienne.
- 2.5 Dérivé du niveau stratégique global, le **niveau technique mondial** est conçu pour aider les responsables techniques à planifier la mise en œuvre des services de base et des nouvelles améliorations opérationnelles de manière évolutive et rentable et en fonction des besoins opérationnels et de performance spécifiques, tout en assurant l'interopérabilité des systèmes et l'harmonisation des procédures.
- 2.6 Les **niveaux régional et national** assurent la cohérence entre l'élaboration des améliorations opérationnelles et leur mise en œuvre. Ces niveaux fournissent à la communauté aéronautique mondiale une base commune pour la planification de la mise en œuvre à court et moyen terme.
- 2.7 Le **niveau régional** traite des performances et des besoins opérationnels, des différences, des contraintes et des opportunités au niveau régional et sous régional par le biais des plans régionaux de navigation aérienne de l'OACI et d'autres initiatives régionales alignées sur les niveaux stratégiques et techniques mondiaux.
- 2.8 Le **niveau national** se concentre sur la planification de l'État. Le développement de plans nationaux de navigation aérienne, en coordination avec les parties prenantes concernées et en alignement avec les plans régionaux et mondiaux, est une partie stratégique du cadre national de planification de l'aviation de l'État et est crucial pour atteindre la vision commune développée dans le GANP.

Cadre du Basic Building Block (BBB)

- 2.9 Au niveau technique mondial, le cadre du Basic Building Block (BBB) décrit les fondements de tout système de navigation aérienne robuste. Il ne s'agit pas d'une nouveauté mais de l'identification des services essentiels à fournir à l'aviation civile internationale conformément aux normes de l'OACI. Ces services essentiels sont définis dans les domaines suivants : Aéroports, Gestion du trafic aérien, Recherche et sauvetage, Météorologie et Gestion de l'information. En plus des services essentiels, le cadre BBB identifie les utilisateurs finaux de ces services ainsi que les équipements (infrastructure de communication, de navigation et de surveillance (CNS)) qui sont nécessaires pour les fournir.
- 2.10 Le BBB est considéré comme un cadre indépendant et non comme un bloc du cadre ASBU, car il représente une ligne de base plutôt qu'une étape évolutive. Cette ligne de base est définie par les services essentiels reconnus par les États membres de l'OACI comme nécessaires pour que l'aviation civile internationale se développe de manière sûre et ordonnée. Une fois que ces services essentiels sont fournis, ils constituent la base de référence pour toute amélioration opérationnelle.

Cadre des ASBUs

- 2.11 Le tableau suivant présente les changements des ASBUs dans la 6^{ème} édition du GANP par rapport à sa version précédente. Ces changements peuvent nécessiter une mise à jour du plan régional de navigation aérienne (eANP).

FILS	B0 2013	B1 2019	B2 2025	B3 2031	B4 2037
ACAS / ACAS Airborne collision avoidance systems					
ACDM / ACDM Airport collaborative decision-making					
AMET / AMET Advanced MET information					
APTA / APTA Airport accessibility					
ASUR / ASUR Alternative surveillance					
/ COMI COM Infrastructure					
/ COMS COM Services/systems					
/ CSEP Cooperative Separation					
DATM / DAIM Digital ATM information					
FICE / FICE FF-ICE					
FRTO / FRTO Free-route operations					
/ GADS Global Aeronautical Distress & Safety Sys					
/ NAVS Navigation Systems					
NOPS / NOPS Network operations					
OPFL / OPFL Optimum flight levels					
RATS / RATS Remote ATS					
RSEQ / RSEQ Runway sequencing					
SNET / SNET Safety nets					
SURF / SURF Surface operations					
SWIM / SWIM System-wide information management					
TBO / TBO Trajectory-based operations					
WAKE / WAKE Wake turbulence separation					
ASEP / Airborne separation					
CDO / Continuous descent operations					
CCO / Continuous climb operations					
RPAS / Remotely piloted aircraft systems					

Légende  Fil du GANP 5 continuant

 Suite du fil dans le GANP 6

 Fil du GANP 5 terminé

 Nouveau fil dans le GANP 6

3. ACTIONS DE LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Prendre note des informations fournies dans cette note de travail,
- b) Adopter le projet de conclusion suivant

3.2 ***Projet de Conclusion /xx : Révision de l'eANP volume III conformément à la sixième édition du GANP***

Il est conclu que, afin de mettre à jour le plan régional AFI de navigation aérienne et d'assurer sa cohérence avec le plan technique mondial :

- a) *Les équipes projets du Sous-groupe IIM évaluent les priorités des modules ASBU du Bloc 1 applicables à leurs domaines d'expertise, pour mise en œuvre dans la région AFI, et soumettent le résultat de l'évaluation au secrétariat avant le 31 décembre 2021,*
- b) *Le secrétariat consolide l'évaluation des priorités du Bloc 1 ASBU, coordonne avec le secrétariat du Sous-groupe AAO afin d'élaborer un projet de révision du Plan régional de mise en œuvre du système de navigation aérienne, conformément à la sixième édition du GANP, en vue de son intégration dans le volume III de l'eANP, et rend compte à la prochaine réunion du Sous-groupe IIM (IIM/SG/5).*

----- FIN -----