

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**Quatrième réunion du Sous-groupe de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien
d'APIRG
(AAO/SG4), Réunion virtuelle, 16 - 18 août 2021**

Point 3 de l'ordre du jour : Planification et mise en œuvre
3.3 : Autres initiatives en matière de navigation aérienne

**PROPOSITION DE MÉCANISMES POST-COVID-19 POUR LE SOUTIEN DU PERSONNEL
DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE (ATS) POUR FAIRE FACE À LA
HAUSSE DES MOUVEMENTS DE TRAFIC AÉRIEN : SUPERVISEURS DE QUART,
GESTION AMÉLIORÉE DE LA FATIGUE ET MESURES EFFICACES DE GESTION DES
FLUX DE TRAFIC AÉRIEN (ATFM).**

(Note présentée par l'Afrique du Sud)

RÉSUMÉ

L'intensification des programmes de vaccination contre la COVID-19 dans le monde entier a permis à de nombreux États d'ouvrir leurs espaces aériens et d'autoriser les passagers vaccinés à voyager sans avoir à passer par de rigoureux protocoles de la COVID-19 (passeports vaccinaux). Les chiffres du trafic aérien se sont améliorés, notamment en Europe, ce qui indique que les voyages aériens sont en augmentation. L'Afrique intensifie également la vaccination, bien que lentement, en raison de la pénurie de ressources dans certaines régions du continent. Il est possible que davantage de passagers vaccinés se rendent sur le continent africain, ce qui entraînera une augmentation du trafic aérien.

Depuis près de deux ans, les contrôleurs de la circulation aérienne (gestionnaires du trafic aérien) ont dû faire face à un niveau de trafic très faible et certains ont réalisé un très faible volume d'activités de contrôle. Bien que la formation périodique se soit poursuivie dans de nombreuses régions, des structures doivent être mises en place pour veiller à ce que les améliorations prévues en matière de trafic soient gérées de façon sécurisée et efficace afin de soutenir la reprise des activités des compagnies aériennes.

L'introduction de superviseurs d'équipes, l'amélioration de la gestion de la fatigue et la priorisation de la mise en œuvre de la Gestion des flux de trafic aérien (ATFM) sont considérées comme quelques-unes des initiatives qui aideront le personnel des services de la circulation aérienne (ATS) à gérer le trafic aérien de manière sûre et efficace.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.

RÉFÉRENCE(S) :

**Manuel sur la gestion collaborative des flux de trafic aérien (ATFM) - Doc 9971 de l'OACI.
Concept opérationnel de gestion mondiale du trafic aérien - Doc 9854 de l'OACI.
Feuille de route ATFM CANSO de Mombasa.**

Objectif(s) stratégique(s) connexe(s) de l'OACI :

A-Sécurité B-Capacité et efficacité de la navigation aérienne, D-Protection de
l'environnement

INTRODUCTION

1.1 Le faible volume de trafic dû la pandémie de la COVID-19 a eu pour conséquence la baisse du niveau de trafic géré par le personnel ATS dans leurs zones de responsabilité, ce qui a pu ralentir leur prise de conscience des situations. Cela est évident puisque un membre du personnel ATS ayant bénéficié d'un congé annuel doit suivre une formation en cours d'emploi (FCE) à son retour avant d'être autorisé à reprendre le service individuellement.

1.2 L'ampleur de l'augmentation du trafic, après la COVID-19, ne peut toutefois pas être prévisible et, dans certains cas, il ne sera pas possible de dispenser la FCE à tout le personnel ATS en prévision de l'augmentation du trafic.

1.3 Il est donc recommandé de mettre en place des plans appropriés pour assurer une reprise du service sans heurts, sûre et efficace. Ces plans devraient veiller à la circulation de l'information entre toutes les parties prenantes pendant toutes les phases des vols.

2. ANALYSE

2.1 **Superviseurs d'équipes:** Les superviseurs d'équipes doivent être choisis parmi le personnel expérimenté pour servir de lien pour les renseignements provenant de toutes les sources pertinentes (MET, ATFM et Forces aériennes/Militaire). Les superviseurs d'équipes doivent également être en mesure d'évaluer les charges de trafic et de formuler les recommandations nécessaires pour ouvrir d'autres secteurs afin d'alléger la pression sur le personnel ATS. Ils doivent également veiller au respect des heures calculées de décollage (CTOT) par les exploitants aériens, conformément au programme ATFM déclaré. Idéalement, les superviseurs doivent être nommés officiellement, mais lorsque cela n'est pas possible, il est recommandé de confier cette responsabilité à un personnel expérimenté.

L'un des avantages de la désignation des superviseurs d'équipes est qu'elle garantit que la charge de travail du personnel ATS est proportionnelle au niveau de compétence du personnel ATS et conforme à leur niveau de préparation post-COVID-19. Cela permettra également de maintenir la conformité du niveau de trafic avec le programme ATFM convenu.

2.2 **Gestion de la fatigue :** La fatigue est décrite comme un état physiologique de baisse de la capacité de performance mentale ou physique résultant d'une perte de sommeil ou d'une veille prolongée, de la phase circadienne ou de la charge de travail (activité mentale et/ou physique) qui peut altérer la vigilance opérationnelle et technique de l'opérateur et sa capacité à contrôler en toute sécurité ou à effectuer des tâches liées à la sécurité.

L'existence de la COVID-19 dans nos centres de contrôle peut être une source d'anxiété pour le personnel ATS, et peut entraîner une fatigue mentale. Certains membres du personnel ATS sont issus de familles qui font encore face à des difficultés financières et émotionnelles en raison de l'impact de la COVID-19 et tous ces problèmes doivent être gérés avec soin afin de minimiser la fatigue mentale. Déjà dans certaines unités, il est reconnu que le personnel lutte contre la fatigue lorsqu'il est en sous-effectif à cause des infections à la COVID-19 et qu'il est obligé d'effectuer des jours/heures supplémentaires à son tour. De plus, l'exposition à un grand nombre de mouvements de trafic, si elle n'est pas planifiée correctement, peut rendre la situation désastreuse.

Au cours des 18 derniers mois, il a été reconnu que la fatigue a été l'un des facteurs de la majorité des incidents ATS.

Pour minimiser l'impact de la fatigue, les mesures suivantes peuvent être envisagées :

- i.) Augmentation graduelle du temps de travail (ne pas passer de 2/3 équipes par semaine à 5/6 équipes d'un trait).
- ii.) Le rôle des superviseurs ou des supérieurs hiérarchiques est essentiel dans la surveillance du retour au travail et de la hausse rapide du volume de trafic - généralement, lorsque l'ATFM n'a pas

été mis en œuvre, il doit être géré de manière pré-tactique dans la planification et de manière tactique le jour même en utilisant des pauses stratégiques basées sur les pics et les creux du trafic - en accordant des pauses aux membres de l'équipe dès que le pic de trafic se dissipe.

- iii.) Veiller à ce que chacun ait la possibilité de travailler pendant les périodes de forte affluence, en prévoyant si possible une paire d'yeux et d'oreilles supplémentaires pour surveiller le trafic (ce qui constitue également un outil de préparation).
- iv.) Informer le personnel sur ce qu'il faut rechercher dans sa propre fatigue et dans celle de ses collègues/connaissances ou recyclage sur les risques de fatigue qui peuvent être induits par l'individu ou le système.

2.3 **Gestion des flux de trafic aérien (ATFM)** : Le *Manuel sur la gestion collaborative des flux de trafic aérien (ATFM)*, Doc 9971 de l'OACI, préside la gestion des flux de trafic aérien (ATFM) comme étant un facteur d'efficacité et d'efficience de la gestion du trafic aérien (ATM). Elle contribue à la sécurité, à l'efficacité, à l'efficience économique et à la protection de l'environnement par un système ATM. C'est également un facteur important d'interopérabilité mondiale dans le secteur du transport aérien. Le présent document doit être lu conjointement avec l'Appendice 11 de l'OACI, qui stipule que « la gestion des flux de trafic aérien (ATFM) doit être mise en œuvre dans l'espace aérien où la demande de trafic aérien dépasse parfois, ou devrait dépasser, la capacité déclarée des services de contrôle de la circulation aérienne concernés ». Le *Concept opérationnel de gestion mondiale du trafic aérien* - Doc 9854 de l'OACI décrit le besoin d'un processus de prise de décision en collaboration (CDM) pour s'assurer que les besoins et les attentes de la communauté ATM sont pris en compte lorsqu'une décision opérationnelle est prise.

CANSO Afrique a également produit la feuille de route ATFM CANSO de Mombasa en tant que mécanisme important de gestion de la croissance du trafic aérien de manière efficace et effective. Elle est basée sur le principe de base de l'engagement proactif des partenaires de l'industrie et du maintien des processus et procédures partagés.

La mise en œuvre de la gestion des flux de trafic aérien garantira que le partage des informations est une priorité toute décision prise et que les besoins et attentes des membres de la communauté ATM sont reconnus. Elle garantira également que la demande ne dépasse pas la capacité déclarée (temporelle), conformément aux compétences du personnel ATS.

3. SUITE A DONNER PAR LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Prendre note des informations fournies dans la présente note de travail ;
- b) Prier instamment les États à désigner des superviseurs d'équipes, en fonction de leurs besoins, qu'ils soient temporaires ou permanents.
- c) Prier les États à améliorer et/ou à établir des mécanismes de gestion de la fatigue pour le personnel ATS.
- d) Exhorter instamment les États à favoriser la mise en œuvre des processus ATFM et à utiliser la feuille de route ATFM CANSO de Mombasa qui a été approuvée par l'APIRG et adoptée par les membres de CANSO, afin de garantir une synergie dans les processus de mise en œuvre.

-----Fin-----