



NOTE DE TRAVAIL

SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif

2.7 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne

**MESURE ET ANALYSE COMPARATIVE DES PERFORMANCES
DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (SNA)**

(Note présentée par la CANSO)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les objectifs stratégiques de la CANSO sont ciblés sur l'amélioration des performances globales des services de navigation aérienne (SNA). À ce titre, sa mission consiste à fournir une plate-forme globale pour les services civils de navigation aérienne axés sur les usagers et les intervenants, en mettant l'accent sur la sécurité, l'efficacité et la rentabilité. La mesure et l'analyse comparative globale des performances des services de navigation aérienne se trouvent au cœur de cet objectif. Il est reconnu que la capacité de contrôle et de mesure des performances constitue un impératif majeur en ce qui concerne toute activité ou industrie en vue d'identifier les domaines à améliorer et de fixer des cibles de performance. La présente note offre une vue d'ensemble des travaux effectués par la CANSO et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) membres de celle-ci dans le domaine de la mesure et de l'analyse comparative des performances.

Suite à donner : La Conférence est invitée à convenir de la recommandation qui figure au paragraphe 4.

<i>Références :</i>	Les références ATConf/6 peuvent être consultées sur le site web www.icao.int/meetings/atconf6 .
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 La CANSO et ses membres sont liés par un objectif commun – l'amélioration des performances globales des services de navigation aérienne. La mesure et l'analyse comparative globale des performances de la gestion du trafic aérien se trouvent au cœur de cet objectif. Il est reconnu que la capacité de contrôle et de mesure des performances constitue un impératif majeur en ce qui concerne toute activité ou industrie en vue d'identifier les domaines à améliorer et de fixer des cibles de performance.

¹ Les versions arabe, chinoise, espagnole, française et russe sont fournies par la CANSO.

1.2 C'est la raison pour laquelle la CANSO a lancé son programme de travaux d'analyse comparative globale, avec le concours de son Groupe de travail d'analyse comparative globale (Global Benchmarking Workgroup – GBWG). L'un des objectifs majeurs de cette initiative des fournisseurs de services de navigation aérienne est d'appuyer la création d'un système ATM fondé sur les performances. Une transparence accrue en matière de performances des services de navigation aérienne et une visibilité des performances de tiers favorisent la compréhension de ce qui conduit à de bonnes performances. En outre, cela favorisera l'amélioration des prises de décisions et facilitera la fixation de cibles. D'un point de vue général, la CANSO vise à élaborer un ensemble d'indicateurs de performance globale clés en matière de services de navigation aérienne, à identifier les meilleures pratiques internationales, à favoriser un dialogue constructif avec les usagers et autres intervenants, et à prêter assistance aux fournisseurs de services de navigation aérienne individuels dans l'optimisation de leurs performances.

1.3 Un cadre approprié de mesure des performances globales en matière de gestion du trafic aérien, élaboré par les fournisseurs de services de navigation aérienne eux-mêmes, en concertation avec les usagers et autres intervenants, peut également faciliter le processus de supervision en donnant aux organismes de supervision une meilleure visibilité sur la rentabilité d'un fournisseur de services de navigation aérienne par rapport à ses objectifs, réduisant ainsi la nécessité pour ces organismes d'entreprendre des opérations distinctes qui pourraient autrement s'avérer nécessaires.

1.4 L'initiative en matière d'Analyse comparative globale de la CANSO reconnaît les résultats significatifs obtenus par le Bureau d'examen des performances (PRU) d'Eurocontrol dans le domaine de la mesure et de l'analyse des performances. L'approche adoptée par le Groupe de travail visait à se fonder sur un éventail d'initiatives existantes, telles que celles émanant du PRU d'Eurocontrol, l'initiative en matière d'analyse comparative des fournisseurs de services de navigation aérienne de la région Asie-Pacifique, les travaux de l'IATA en matière de performances des services de navigation aérienne et les études comparatives et efforts d'harmonisation sur le plan international des fournisseurs de services de navigation aérienne individuels.

2. DISCUSSION

2.1 Le Groupe de travail d'analyse comparative globale de la CANSO élabore des indicateurs de performance globale en matière de productivité, de rentabilité et de qualité des services de navigation aérienne. Des métriques de sécurité sont également en cours d'élaboration par le Comité permanent sur la sécurité (Safety Standing Committee) de la CANSO.

2.2 L'objectif ultime du Groupe de travail d'analyse comparative globale de la CANSO est d'établir des rapports solides pouvant faire l'objet d'une diffusion externe. Il est cependant admis qu'avant de parvenir à cette fin, un certain nombre de travaux restent à accomplir en vue d'affiner les processus connexes, d'améliorer la rapidité de collection des données et des processus de validation, et de définir le champ d'application approprié des mesures.

2.3 Les activités de la Phase 1 ont été axées sur la création d'un réseau actif de points centraux de l'analyse comparative globale et la CANSO a mis en place avec succès un processus de collecte des données de performance. Le choix de la première série d'indicateurs de performance clés (IPC) a reposé en grande partie sur des données facilement accessibles et a été considéré comme un point de départ. Le GBWG a identifié un certain nombre de points de données en commun et a procédé à la collecte de données d'essai afin de déterminer le calcul de 5 indicateurs de performance clés relatifs à la productivité et la rentabilité des services de navigation aérienne :

- a) Mouvements IFR et/ou km et/ou heures de vol par contrôleur de la circulation aérienne en service ;
- b) Mouvements océaniques IFR et/ou km et/ou heures de vol par contrôleur de la circulation aérienne fournissant des services océaniques ;
- c) Coûts SNA totaux par cumul des mouvements IFR et/ou km et/ou heures de vol contrôlés par les ANSP ;
- d) Total des contrôleurs de la circulation aérienne dans les Coûts d'exploitation par heure/contrôleur de la circulation aérienne ;
- e) Coût salarial des contrôleurs de la circulation aérienne en service en % des Coûts SNA totaux.

2.4 Le Groupe de travail a achevé fin 2006 la Phase 1 du Rapport d'analyse comparative globale de la CANSO et a souligné un certain nombre de points clés et d'opportunités en vue de l'amélioration de la qualité de la production pour la Phase 2.

2.5 Dans la Phase 2, un Sous-groupe d'analyse restreint a été créé afin de prêter assistance dans la collecte de données, la réalisation d'analyses détaillées et la validation de données. Cela a eu une incidence significative sur l'efficacité du GBWG du fait de l'amélioration des processus sous-jacents soutenant le groupe de travail.

2.6 Lors de la Phase 2, le champ d'application des IPC considérés par le groupe de travail a été étendu pour englober :

- a) Les mesures des performances IFR continentales :
 - 1) Mouvements IFR continentaux par contrôleur de la circulation aérienne en service fournissant des services continentaux ;
 - 2) Heures de vol IFR continental contrôleur de la circulation aérienne en service fournissant des services continentaux ;
 - 3) Coût salarial des contrôleurs de la circulation aérienne fournissant des services continentaux (en dollars américains) par heure/contrôleur de la circulation aérienne fournissant des services continentaux ;
 - 4) Coût salarial des contrôleurs de la circulation aérienne fournissant des services continentaux (en dollars américains) par contrôleur de la circulation aérienne en service fournissant des services continentaux ;
 - 5) Prix de chaque fournisseur de services de navigation aérienne par kilomètre parcouru par un B737-300 ;
 - 6) Prix de chaque fournisseur de services de navigation aérienne par kilomètre parcouru par un B747-400.

- b) Les mesures des performances IFR océaniques :
 - 1) Heures de vol IFR océanique par contrôleur de la circulation aérienne en service fournissant des services océaniques ;
 - 2) Coût océanique par heure de vol IFR océanique ;
 - 3) Coût salarial des contrôleurs de la circulation aérienne fournissant des services océaniques (en dollars américains) par heure/contrôleur de la circulation aérienne fournissant des services océaniques ;
 - 4) Coût salarial des contrôleurs de la circulation aérienne fournissant des services océaniques (en dollars américains) par contrôleur de la circulation aérienne en service fournissant des services océaniques.
- c) Les mesures des performances générales :
 - 1) Moyenne annuelle des heures de service des contrôleurs de la circulation aérienne en service ;
 - 2) Coût en capital en pourcentage du Coût total (continental) ;
 - 3) Coût des contrôleurs de la circulation aérienne en pourcentage des Coûts d'exploitation (continental).

2.7 Pour la Phase 3 suivante, le Groupe de travail d'analyse comparative globale a établi une liste de domaines clés pour lesquels des dispositions devront être prises :

2.7.1 *Amélioration de la collecte de données et de la présentation de données en temps opportun* – Au cours de la Phase 3, le GBWG a établi un calendrier des rapports qui a aidé à la livraison en temps opportun des données. Le GBWG œuvre à la normalisation et à l'automatisation, ce qui permettra la mise en place d'une méthode simplifiée de collecte et d'intégration des données.

2.7.2 *Élargissement du champ d'application des IPC* – Outre les IPC établis par le GBWG, d'autres groupes de travail se sont penchés sur le développement d'IPC dans d'autres secteurs comme les ressources humaines, l'environnement et la sécurité.

2.7.2.1 *Le Groupe de travail sur les ressources humaines (Human Resources Workgroup)* compare les plans de rémunération des contrôleurs de la circulation aérienne et étudie les défis auxquels sont confrontés certains membres de la CANSO en matière d'exploitation en raison de la pénurie croissante des contrôleurs de la circulation aérienne. Le déploiement effectif de ressources limitées est fondamental en vue de l'amélioration des performances.

2.7.2.2 *Le Groupe de travail sur l'environnement (Environment Workgroup)* a élaboré un *Code de conduite volontaire en matière d'environnement (Environmental Voluntary Code of Conduct) CANSO* lequel a été adopté par le Comité Exécutif (Executive Committee) de la CANSO en mai 2007 et, dans le cadre de ces travaux, va commencer à définir des indicateurs de performance environnementale qui feront l'objet de comptes rendus annuels.

2.7.2.3 *Le Comité permanent sur la sécurité* de la CANSO continue de rechercher des moyens de partage des meilleures pratiques et a élaboré un guide de mise en œuvre pratique destiné aux membres de la CANSO. Ce guide recense les éléments essentiels devant être intégrés dans tout Système de Gestion de la Sécurité (SGS) fonctionnant pleinement. Le Comité sur la sécurité a également commencé à procéder à l'échange de données sur la sécurité et a entamé des travaux visant à l'élaboration de métriques de sécurité en commençant par les pertes d'espace IFR-IFR. Le groupe étudie en outre cette métrique dans le cadre de programmes d'évaluation de la sévérité/du risque ; de la compréhension des facteurs causals et de leur mesure ; du compte rendu d'événements liés à la sécurité et de la culture de la sécurité.

2.7.3 *Qualité du service* – Les comparaisons équilibrées des fournisseurs de services de navigation aérienne doivent tenir compte non seulement des mesures des coûts et de la productivité, mais également de la qualité du service. La CANSO a établi un questionnaire visant à déterminer les IPC qui pourraient être utilisés dans le cadre de diverses mesures de la qualité du service, tels que les retards et l'efficacité des vols. Un sous-groupe ou un groupe de travail temporaire sera créé pour évaluer les mesures qui sont actuellement utilisées par les fournisseurs de services de navigation aérienne pour mesurer à la fois les retards de vol et l'efficacité des vols dans le but de définir une métrique commune qui pourrait être utilisée dans le cadre d'une comparaison et d'une compréhension globales. Ce sous-groupe coordonnera les travaux en vue d'élaborer un ensemble convenu de critères aux fins de compréhension/comparaison de la complexité. Dans le cadre de travaux plus récents, le *Groupe de travail sur l'environnement (Environment Workgroup)* et le *Groupe de travail sur la qualité du service (Quality of Service Workgroup)* ont défini le principe selon lequel une diminution des retards se traduit par une réduction des émissions. Ces deux groupes de travail œuvrent maintenant à mettre en place un rapport de performance unique.

2.7.4 *Compréhension de la complexité* – Des travaux sont en cours en vue d'élaborer une mesure indirecte décrivant/démontrant la complexité des opérations des fournisseurs de services de navigation aérienne individuels. La définition des caractéristiques qui rendent une opération complexe pourrait offrir un moyen de classer/grouper les niveaux de complexité et fournir un groupe se prêtant à la comparaison des performances.

2.7.5 *Amélioration de la compréhension des données financières et relatives aux coûts* – Des travaux supplémentaires sont nécessaires afin d'avoir une meilleure compréhension de la nature et des composants des coûts des fournisseurs de services de navigation aérienne. Il ressort clairement que la cohérence dans l'établissement des rapports sur les coûts est primordiale afin d'améliorer la comparabilité des IPC basés sur les coûts. Une meilleure compréhension des normes comptables applicables mises en place par les membres de la CANSO offrira davantage de clarté quant à la comparabilité des données financières.

2.7.6 *Diffusion publique* – Des rapports ont été produits chaque année selon un format commun. Les premières années, il existait deux versions, une confidentielle et une publique, cette dernière demeurant anonyme. Avec le rapport 2010, qui décrit les résultats de l'exercice 2009, le *Rapport d'analyse comparative de la performance globale* est devenu un document public, comportant des graphiques dans lesquels les fournisseurs de services de navigation aérienne sont identifiés. Les fournisseurs de services de navigation aérienne n'ont pas le choix de figurer ou non dans le document public.

2.7.7 *Production annuelle* – Le rapport 2012, présentant les données de l'exercice 2011, a été rendu public au mois de janvier 2013. Ce rapport porte sur 28 fournisseurs de services de navigation aérienne, qui ont mis à disposition leurs données. En contrepartie de leur participation, les fournisseurs de services de navigation aérienne obtiennent l'accès aux données de base. Ainsi, elles peuvent créer leurs

propres tableaux et graphiques afin de comparer leurs résultats à ceux de fournisseurs de services de navigation aérienne similaires.

3. CONCLUSION

3.1 Une grande importance est dévolue à la mesure et l'analyse comparative des performances par les fournisseurs de services de navigation aérienne membres de la CANSO, de leur propre initiative et au regard des demandes et attentes de leurs usagers. L'initiative en matière d'Analyse comparative globale de la CANSO a offert et continuera d'offrir une opportunité essentielle de partage des connaissances et de collaboration mondiale. Elle favorisera la compréhension de ce qui conduit à de bonnes performances en matière de gestion du trafic aérien (ATM), mettra en évidence les meilleures pratiques qui contribueront à l'optimisation des performances des fournisseurs de services de navigation aérienne individuels, et répondra aux besoins des organismes de supervision des services de navigation aérienne.

4. RECOMMANDATIONS

4.1 Il est recommandé que la Conférence :

- a) prenne note qu'un cadre de mesure de performances globales en matière de gestion de trafic aérien est élaboré par les fournisseurs de services de navigation aérienne, en concertation avec des clients et autres intervenants ;
- b) tienne compte du fait qu'un tel cadre de mesure peut également faciliter le processus de supervision en donnant aux organismes de supervision une meilleure visibilité sur la rentabilité d'un fournisseur de services de navigation aérienne par rapport à ses objectifs, réduisant ainsi la nécessité pour ces organismes d'entreprendre des opérations distinctes qui pourraient autrement s'avérer nécessaires.