



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**  
**DIX-SEPTIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL DE PLANIFICATION**  
**ET DE MISE EN OEUVRE DE LA REGION AFI (APIRG/17)**  
**(Burkina Faso, 2-6 aout 2010)**

**Point 3.1 de l'Ordre du jour : Cadre de performance national et régional.**

**SYSTEME MONDIAL DE NAVIGATION AERIENNE BASE SUR LA**  
**PERFORMANCE - EVOLUTIONS DANS LA MISE EN ŒUVRE**

*(Note présentée par le Secrétariat)*

**Résumé**

La présente note de travail traite des évolutions observées dans la mise en œuvre d'un système mondial de navigation aérienne basé sur la performance.

En se fondant sur deux résolutions de l'Assemblée A 35-15 et A 36-7, l'OACI poursuit la mise en œuvre d'un système mondial de navigation aérienne basé sur la performance. La matérialisation d'un ATM pour le futur nécessite la collaboration de tous les acteurs grâce à un contenu étoffé d'informations tel que décrit dans le concept, en voie d'élaboration, d'informations en vol et de flux d'informations dans un environnement marqué du sceau de la collaboration (FF-ICE).

La suite à donner par la 17<sup>ème</sup> réunion d'APIRG est indiquée au paragraphe 4.

**1 INTRODUCTION**

*1.1* Depuis l'adoption de la Résolution A36-7 sur la planification mondiale de l'OACI pour la sécurité et l'efficacité adoptée par l'Assemblée de l'OACI, le système mondial de navigation aérienne a connu plusieurs évolutions. Pour faciliter la matérialisation d'un système mondial de navigation aérienne basé sur la performance, en 2008, l'OACI a achevé de mettre au point des éléments indicatifs pertinents. Il s'agit : a) du concept opérationnel de gestion du trafic à l'échelle mondiale (Doc 9854) ; b) des exigences du système de gestion du trafic aérien (Doc 9882) ; c) du Manuel sur la performance du système de navigation aérienne au plan mondial (Doc 9883) et de la révision du Plan mondial de navigation aérienne (Doc 9750).

**2 MISE EN ŒUVRE D'UN SYSTEME MONDIAL DE NAVIGATION BASE SUR LA PERFORMANCE - EVOLUTION**

*2.1 Cadre national et régional:* En 2009, au moment d'adopter un cadre de performance régional, tous les groupes de planification et de mise en œuvre (PIRG) ont invité les Etats à mettre en œuvre un cadre national de performance pour les systèmes de navigation en s'inspirant des éléments indicatifs de l'OACI et qui soit au diapason avec les objectifs régionaux de performance, le plan régional et concept opérationnel de l'ATM mondial. Le cadre de performance doit comprendre l'identification des objectifs de performance au plan national en prenant en compte les attentes des usagers et les formulaires du cadre national de performance à remplir.

*2.2 Ateliers régionaux:* Suite à l'adoption du cadre de performance par tous les PIRG, plusieurs ateliers régionaux se sont tenus dans le but de fournir des éléments indicatifs détaillés aux Etats quant à l'élaboration de cadres nationaux de performance pour les

systèmes de navigation aérienne. Les ateliers intéressant les Régions Asie/Pacifique, le Moyen-Orient, l'Amérique du Sud et les Caraïbes ont été organisés en 2009. L'OACI organisera en 2010 des ateliers similaires pour les autres régions, à savoir l'Europe occidentale et l'Afrique.

2.3 *Mesure et Contrôle de la performance:* Après l'adoption de l'approche fondée sur la performance à la planification et à la mise en œuvre de la navigation aérienne par les Etats et les Régions, la prochaine étape, c'est le contrôle de la performance par le biais d'une stratégie de mesure établie. Cette stratégie doit fournir une série de mesures en termes d'indicateurs et de mesures de performance. Pendant que les PIRG procèdent graduellement à l'identification d'une série d'indicateurs et de mesures régionaux de performance, les Etats ont, dans l'intervalle, reconnu que la collecte, le traitement, le stockage et le compte rendu des mesures de performance régionales identifiées sont essentiels à la réussite de l'approche basée sur la performance. Lors de l'examen des rapports des PIRG, la Commission de la navigation aérienne a récemment noté qu'il serait utile de disposer d'indicateurs et des mesures de performance harmonisés entre les diverses régions de l'OACI.

2.4 *Compte rendu d'examen de la performance:* Dans la pratique, tous les PIRG examinent l'état de mise en œuvre des conclusions de leurs précédentes réunions de façon à évaluer la performance régionale quant au renforcement des infrastructures de navigation aérienne. Outre cela, en tant que partie du processus de mesure et de contrôle de la performance des systèmes de navigation aérienne, il est proposé d'inclure à chaque réunion de PIRG « un compte rendu d'examen de la performance, au plan régional », des systèmes de navigation aérienne. En vue d'une démarche uniforme, le siège de l'OACI a mis au point un format normalisé et ce, en coopération avec les Bureaux régionaux et les PIRG.

2.5 *Informations en vol et flux d'informations pour un environnement coopératif (FF-ICE) : un concept*

2.5.1 Le concept FF-ICE en voie d'élaboration vise à matérialiser la vision énoncée dans le *Concept Opérationnel de Gestion du Trafic Aérien au plan mondial* (Doc 9854). L'information pour un environnement coopératif (ICE) comprend de multiples domaines, notamment les informations en vol et les flux d'informations (FF). Le FF-ICE a pour objectif de déterminer les besoins en informations pour la gestion des flux, la planification des vols, la gestion des trajectoires liée aux composantes du concept opérationnel. On prévoit la mise en œuvre du concept FF-ICE d'ici à l'an 2025.

2.5.2 L'on prévoit par ailleurs avec le concept FF-ICE que l'environnement opérationnel sera basé sur la performance afin de faire droit aux onze attentes de la communauté ATM définis dans le concept opérationnel, doté de ses sept composantes. Le FF-ICE englobe le partage des informations entre les membres de la communauté ATM ; il commence par la communication à temps, au système ATM, des informations en vol par les usagers de l'espace aérien et se termine par l'archivage d'informations pertinentes après le vol. Même si dans le partage des informations en vol le concept FF-ICE met l'accent sur les besoins au plan mondial, il prend également en compte les besoins locaux et régionaux.

2.5.3 Des initiatives sont en cours aux plans mondial et régional pour la mise en œuvre du nouveau format de plan de vol de l'OACI, d'ici à 2012 ; toutefois, le concept opérationnel a une forte demande de données que peut satisfaire l'actuel et le nouveau système de plan de vol. Il s'agit d'un partage général d'informations, la communication tôt des données de la première intention, la gestion par trajectoire, de la prise de décisions en commun et un soutien ferme dans l'automatisation par des documents lisibles à la machine et des informations non équivoques. Le FF-ICE peaufine le concept opérationnel dans le domaine de la gestion des informations en vol. C'est le fondement même des systèmes ATM sophistiqués et de la gestion des trajectoires 4D.

2.5.4 Même s'il est admis que la transition vers le concept FF-ICE aura des incidences financières et opérationnelles considérables, l'inertie ou tout retard à cet égard a également des conséquences. En raison d'une croissance du trafic considérable prévue, une transition harmonieuse et à temps s'impose, si l'on veut tirer parti des avantages du concept opérationnel.

### 3 CONCLUSION

L'établissement d'un cadre de performance appelle le partage des connaissances, la formation et une certaine expertise. Il y aura un besoin en logiciels et matériel ainsi qu'en capacités d'analyse. On reconnaît par ailleurs que grâce au cadre de performance, l'efficacité du système serait accrue par des économies de coûts, une réduction des pertes en ressources, un mode d'établissement des coûts plus équitable et une meilleure qualité de services. Etant donné qu'il s'agit d'un défi à relever, il est instamment demandé à la communauté aéronautique d'adopter une démarche commune dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un système de navigation mondial basé sur la performance.

### 4. SUITE A DONNER PAR LA DIX-SEPTIEME REUNION D'APIRG/17

4.1 La Réunion est invitée à :

- a) noter les évolutions observées, au plan mondial, dans la mise en œuvre des systèmes de navigation aérienne basés sur la performance ; et
- b) demander aux Etats qui ne l'ont pas encore fait, de créer un mécanisme pour la collecte, le traitement et le stockage des données et à fournir aux bureaux régionaux des informations sur les mesures de performance régionale identifiées.

FIN

---