



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**  
**Quatrième réunion des Directeurs généraux de l'Aviation Civile (DGCA/4) de la Région AFI**  
**(Matsapha, Manzini, Swaziland, 8 to 9 novembre 2010)**

**Point 4 de l'ordre du jour: Navigation aérienne**

**MISE EN OEUVRE DU NOUVEAU FORMAT DE PLAN DE VOL DE L'OACI**

(Présentée par le Secrétariat)

**RESUME ANALYTIQUE**

Cette note d'information fournit des renseignements sur le travail de l'OACI visant à faciliter la mise en œuvre de l'Amendement 1 aux *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444), et les activités connexes dans la Région AFI. Elle attire aussi l'attention des Etats sur la nécessité d'une transition coordonnée et les conséquences du non-respect par les Etats de la date butoir du 15 novembre 2012.

**REFERENCES**

-Rapport de la réunion spéciale AFI RAN 2008 de l'OACI (Doc 9930)

Cette note est relative aux objectifs stratégiques de l'OACI : A. Sécurité – Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale et D. Efficacité - Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques.

**1. INTRODUCTION**

1.1 En 2008, après 4 ans de discussion au niveau du groupe d'étude sur le plan de vol (FPL), les amendements aux *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444) ont été approuvés par le Président du Conseil, au nom du Conseil de l'OACI.

1.2 Les modifications sont nécessaires en raison des avancées rapides dans les capacités des aéronefs à mesure que nous évoluons vers la navigation fondée sur les performances (PBN).

1.3 Ces modifications permettront aux usagers de l'espace aérien d'utiliser plus pleinement les capacités de leurs aéronefs et leur offriront des avantages en termes de retards réduits, d'économies de carburant, et des profils de vol beaucoup plus efficaces. Ce qui se traduira par des avantages environnementaux.

**2. QUELLE AIDE LES ETATS PEUVENT ILS ACTUELLEMENT ATTENDRE DE L'OACI?**

2.1 L'OACI a produit des éléments indicatifs pour aider les Etats à mener à bien la tâche qui se présente devant eux. Les lignes directrices de l'OACI relatives à la mise en œuvre ont été communiquées aux Etats et organisations internationales par lettre circulaire Réf. AN 13/2.1-09/9 en date du 6 février 2009.

2.2 L'OACI convoque, facilite et abrite souvent les réunions des équipes de travail régionales ou les Etats d'une région peuvent discuter, définir et convenir des stratégies pour leur mise en œuvre et la transition au niveau régional.

2.3 L'OACI fournit aussi des ateliers et des séminaires à la disposition de tous les Etats appartenant aux régions ou les questions sont discutées, des exemples pratiques explorés, des expériences partagées, et où les fournisseurs peuvent informer les Etats de leurs progrès dans la fourniture de solutions et les mises à niveau de leurs systèmes.

2.4 L'OACI a mis en place un site Internet qui contient des renseignements sur chaque région d'information de vol (FIR) et les Etats y associés. L'utilisation première de ce site est de suivre les progrès des Etats dans les différentes étapes de la mise en œuvre. Il fournit aussi un forum ouvert aux Etats, aux usagers de l'aviation et a toutes les autres parties prenantes pour voir l'état d'avancement des fournisseurs des services de navigation aérienne dans le monde par rapport à la date butoir du 15 novembre 2012.

2.5 Ce site Internet est intitulé *Flight Plan Implementation Tracking System (FITS)*. Il est accessible en utilisant l'adresse <http://www2.OACI.int/en/FITS/Pages/home.aspx>. N'importe quel moteur de recherche devrait permettre un accès rapide en lançant une recherche pour ICAO FITS. Il est important de noter que ce site n'est pas protégé par mot de passe compte tenu des nombreuses parties prenantes, des usagers de l'aviation générale aux militaires, qui seront intéressées de savoir comment les Etats progressent.

2.6 L'OACI est en train de travailler sur les différentes phases ci-après du programme du Plan de vol 2012 en vue d'assurer l'harmonisation au niveau mondial:

- Phase de négociation et d'approbation (cette phase est déjà mise en œuvre - 01 mai 2010)
- Phase d'évaluation de l'impact et des besoins (elle est en cours et planifiée jusqu'au 31 décembre 2010)
- Phase de production de la solution (devrait être achevée au 31 décembre 2011)
- Phase de transition No. 1 (mise en œuvre par les fournisseurs des services de navigation aérienne – ANSP) (1 janvier 2012 0 31 mars 2012)
- Phase de transition No. 2 (Transition vers l'exploitation) (1 avril 2012 – 30 juin 2012)
- Phase de transition No. 3 (mise en œuvre par les usagers de l'espace aérien) (1 juillet 2012 - 15 novembre 2012)
- Phase de clôture (soumission des plans de vol uniquement au format « NOUVEAU ») (15 novembre 2012 et au-delà)

### 3. **PROGRES REALISES A CE JOUR (OCTOBRE 2010)**

3.1 Bien que les amendements au plan de vol de l'OACI aient été promulgués depuis quelque temps, plusieurs Etats ne répondent pas aux requêtes des bureaux régionaux de l'OACI demandant des mises à jour sur l'état d'avancement.

3.2 L'une des raisons, semble – t- il est que les Etats n'ont pas budgétisé ces modifications des logiciels des systèmes de traitement des plans de vol et des matériels qu'il faudrait y ajouter dans plusieurs cas, et ont de ce fait mis du temps à contacter les fournisseurs de leurs systèmes.

3.3 Il est tout aussi probable que certains Etats ne disposent pas de l'expertise technique pour évaluer les capacités de leurs systèmes et les conséquences des modifications à y apporter, ni des compétences en matière de gestion des projets pour mettre en œuvre les modifications et effectuer la transition en environnement opérationnel.

### 4. **QUELQUES CONSEQUENCES EN CAS DE NON-RESPECT PAR LES ETATS DE LA DATE BUTOIR DU 15 NOVEMBRE 2012**

4.1 Il y aura un chaos dans l'aviation pour les Etats qui ne seront pas prêts à accepter le NOUVEAU plan de vol le 15 novembre 2012.

- a) des vols seront retardés;

- b) des vols manqueront leurs créneaux horaires;
- c) les agents d'exploitation des usagers de l'espace aérien ou les agences seront débordés avec le rejet et la re-soumission des plans de vol;
- d) le personnel des ANSP sera surcharge avec les requêtes des usagers au sujet des rejets de leurs plans de vol, et pourront avoir à modifier les plans de vol en ligne;
- e) les usagers de l'espace aérien pourront choisir de prendre une route alternative au profit d'un ANSP qui pourra utiliser les capacités de leur aéronef et permettre ainsi les économies escomptées par cet usager de l'espace aérien;
- f) les aéronefs feront probablement l'objet d'attentes si les accès des aéroports ne sont pas libérés à cause des aéronefs au départ manquant leurs créneaux;
- g) les équipages pourront être surchargés en ayant à déposer les modifications au plan de vol en route; et
- h) les contrôleurs et les équipages pourront être surchargés à cause de l'augmentation de communications vocales si des modifications aux plans de vol sont requises pendant qu'ils sont en route, ce qui pourra se traduire par une possible réduction dans la séparation des aéronefs.

## 5. ACTIVITES DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE DANS LA REGION AFI

5.1 La réunion spéciale AFI RAN de 2008 (Durban, Afrique du Sud, 24-29 novembre 2008), a noté que l'impact des modifications aux systèmes de traitement des données de vol pourrait varier d'un fournisseur des services de navigation aérienne ou d'un Etat à un autre selon leurs besoins en données, le niveau de validation nécessaire et les types de systèmes en place, et pourrait requérir un effort significatif et une anticipation de la part des Etats, des fournisseurs des services vde navigation aérienne et des exploitants des aéronefs.

5.2 En outre, la RAN a reconnu que, le changement devant être coordonné avec toutes les parties prenantes, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) devraient élaborer des plans de transition coordonnées avec des stratégies et des mesures d'atténuation communes. La RAN est alors convenue que les Etats devaient suivre une liste de vérification sous la forme d'un formulaire de cadre de performance (FCP) qu'APIRG devrait utiliser pour surveiller les efforts de transition. La SP AFI RAN a alors formulé la Recommandation 6/5 – *Mise en œuvre du nouveau modèle de plan de vol de l'OACI*. Le contenu du FCP tel qu'amendé par la suite a été adopté par la réunion APIRG/17 en août 2010 sous sa Conclusion 17/41: Cadre de performance pour l'ATM.

5.3 En vue d'une contribution optimale des parties prenantes pertinentes dans la transition et la mise en œuvre des dispositions relatives au nouveau modèle de plan de vol de l'OACI, la réunion APIRG/17 a établi une équipe de travail sur la transition (FPLT/TF); et a demandé aux bureaux régionaux de l'OACI d'organiser des ateliers pour sensibiliser et informer les Etats, les ANSP et entités connexes, et faciliter une meilleure compréhension des implications en matière de planification et de mise en œuvre, ainsi que des tâches et de l'échéancier qui en découlent.

5.4 L'équipe de travail a tenu sa première réunion du 12 au 14 septembre 2010 à Johannesburg, Afrique du Sud. Une deuxième réunion qui sera précédée d'un atelier se tiendra au début de l'année prochaine en vue d'élaborer le Plan régional de transition et de mise en œuvre sur lequel les Etats devront aligner leurs plans nationaux.