



## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE ET COMMISSION TECHNIQUE

**Point 23 :** Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives aux systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

**Point 28 :** Réglementation et organisation des services d'aéroport et de navigation aérienne

### PERFORMANCES DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par les 41 États contractants<sup>2</sup>, membres de la Conférence européenne de l'aviation civile)

#### SOMMAIRE

Le présent document rappelle l'importance des performances des services de navigation aérienne (ANS) et les décisions prises à ce sujet au sein de l'OACI, et décrit l'expérience de l'Europe dans ce domaine.

Il y est suggéré que l'OACI accélère et amplifie son programme d'action relatif aux performances des ANS, et lui accorde une priorité suffisante dans son programme de travail actuel. L'adoption de cibles de performance applicables au système mondial de gestion du trafic aérien pourrait devenir le principal élément d'impulsion susceptible d'inciter l'OACI à agir dans ce domaine.

Le présent document a été élaboré et coordonné par EUROCONTROL.

Les mesures à prendre par l'Assemblée figurent au paragraphe 4.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Il est largement reconnu que les performances des services de navigation aérienne (ANS) revêtent une importance majeure pour la sécurité, l'efficacité et la régularité du transport aérien. Le coût direct des ANS est estimé à 15-20 milliards USD dans le monde. De plus, les usagers de l'espace aérien supportent le coût des déficiences des systèmes (par ex. : les retards), qui se chiffre en milliards USD chaque année [Réf. 1].

<sup>1</sup> Les versions anglaise, espagnole, française et russe sont fournies par la CEAC.

<sup>2</sup> Albanie, Allemagne\*, Arménie, Autriche\*, Azerbaïdjan, Belgique\*, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre\*, Croatie, Danemark\*, Espagne\*, Estonie\*, Finlande\*, France\*, Grèce\*, Hongrie\*, Irlande\*, Islande, Italie\*, ancienne République yougoslave de Macédoine, Lettonie\*, Lituanie\*, Luxembourg\*, Malte\*, Moldavie, Monaco, Norvège, Pays-Bas\*, Pologne\*, Portugal\*, République tchèque\*, Roumanie, Royaume-Uni\*, Serbie-Monténégro, Slovaquie\*, Slovénie\*, Suède\*, Suisse, Turquie et Ukraine.

Les États membres de l'Union européenne sont signalés par un astérisque dans la liste ci-dessus.

1.2 L'OACI a commencé à traiter la question des performances des ANS. En 2001, le Conseil de l'OACI a encouragé l'exploitation des données de performance à des fins de gestion, ainsi que pour étayer le processus de consultation des usagers de l'espace aérien [Réf. 2].

1.3 La 11<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne (2003) a souligné combien il était important pour l'OACI de poursuivre ses travaux dans le domaine des performances économiques, et d'évaluer la nécessité d'une normalisation à l'échelle mondiale des exigences minimales en matière d'information (Recommandation 3/2). La conférence a également fait valoir que des paramètres de performance devraient être élaborés dans le cadre de l'OACI, qu'un accord futur devrait intervenir sur la définition de paramètres associés aux différents objectifs, et que des cibles devraient être fixées aux niveaux mondial, régional et national. En outre, la conférence a réaffirmé que le futur système ATM mondial devrait être axé sur des objectifs de performance spécifiques à atteindre et à suivre (Recommandation 3/3) [Réf. 3].

1.4 Le Groupe d'experts sur le concept opérationnel de gestion du trafic aérien de l'OACI (ATMCP) a élaboré une hiérarchie des concepts de performances de l'ATM (voir Figure 1). L'expérience européenne peut aider l'OACI à développer les deux premiers niveaux : « Exigences politiques et socio-économiques » et « Performances requises du système ATM ».

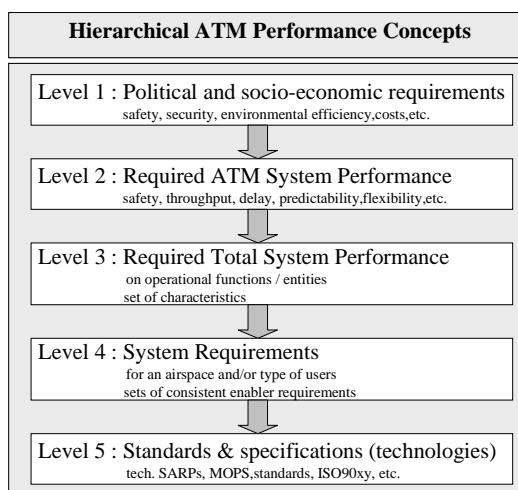


Figure 1 : Hiérarchie ATMCP des performances de l'ATM

1.5 Le Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP) élabore actuellement des éléments d'orientation relatifs à la mesure du rendement et de la productivité des ANSP (Révision du Chapitre 3, Section C, du Doc. 9161 de l'OACI).

1.6 Des travaux relatifs aux performances des ANS sont également en cours dans plusieurs régions. Depuis les années 1990, on note que les solutions « techniques et opérationnelles » se sont muées en stratégies « axées sur les performances ». De nombreux États ont adopté de telles stratégies pour leurs ANS, notamment les 41 États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC).

1.7 Le présent document décrit l'approche adoptée en Europe pour traiter la question des performances des ANS, ainsi que les résultats obtenus. Il est suggéré que l'OACI accélère et amplifie son programme d'action relatif aux performances des ANS, et lui accorde une priorité suffisante dans son programme de travail actuel.

## 2. APPROCHE EUROPÉENNE DES PERFORMANCES DES ANS

2.1 La Stratégie institutionnelle de la CEAC relative à l'ATM en Europe [Réf. 4], adoptée en 1997, privilégie davantage les performances que les solutions. La stratégie ATM 2000+ [Réf. 5] adoptée en 2000 comprend des objectifs qualitatifs de performance (sécurité, capacité, aspects économiques, etc.), un schéma directeur et des stratégies secondaires telles que les stratégies COM et NAV.

2.2 En 2004, l'Union européenne a adopté quatre règlements visant à créer un « Ciel unique européen » (SES) [Réf. 6], qui seront applicables et exécutoires dans les 25 États membres de la Communauté européenne et dans les États de l'Espace économique européen (EEE - Islande, Norvège, Suisse). L'initiative 'Ciel unique européen' a pour objectif de renforcer les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale de la circulation aérienne générale en Europe, d'optimiser la capacité en répondant aux besoins de tous les usagers de l'espace aérien et de réduire au maximum les retards.

2.3 Cette approche axée sur les performances de l'ANS en Europe comporte les éléments suivants :

- a) définition de cibles de performance ;
- b) mise au point d'exigences réglementaires et de dispositifs de gestion des performances, de manière à ce que les cibles et objectifs essentiels soient atteints dans un contexte institutionnel de prestation de services distribuée ;
  - Sécurité : les exigences réglementaires et procédures de gestion de la sécurité se conjuguent pour que les objectifs de sécurité soient atteints ;
  - Retards : la gestion des retards et de la capacité font l'objet d'une approche concertée, fondée sur des plans et des engagements individuels des ANS, coordonnés par EUROCONTROL. Cette approche s'est avérée probante pour atteindre des cibles ambitieuses en matière de retard ;
  - Efficacité économique : des principes de tarification et des exigences en matière d'information sont définis et actuellement renforcés (publication de plans, etc). Une analyse comparative est effectuée chaque année afin de recenser, parmi les ANSP européens, les meilleures pratiques et les aspects perfectibles ;
- c) une étude indépendante des performances atteintes, par la Commission d'examen des performances (PRC) [Réf. 7]. Un flux d'informations homogènes et fiables est requis à cet effet.

2.4 L'état actuel de l'approche européenne de l'ATM, axée sur les performances, est résumé dans le *Tableau 1*. Celui-ci indique les domaines essentiels de performance (KPA) et les processus associés. D'autres textes réglementaires sont actuellement élaborés sous forme de mesures d'exécution des règlements du SES.

Processus	KPA	Sécurité	Retards	Efficacité économique
Cibles de performance		En attente	√	Elaboration approuvée
Réglementation		Bien avancée, mais pas totalement appliquée	Minimale Incitations (un État uniquement)	Principes de redevances de route Exigences en matière d'information Incitations (un État uniquement)
Gestion des performances		Plan d'action stratégique pour la sécurité	√ Concertée pour la plupart	Plans individuels Etudes comparatives
Circuit d'informations		A définir	√	√
Examen des performances		En cours d'élaboration	√	√
Performances réalisées		Absence d'informations concluantes	Forte amélioration	Amélioration progressive

Tableau 1 : État de l'approche européenne de l'ATM axée sur les performances

2.5 En résumé, l'approche européenne à l'égard des performances de l'ATM s'appuie sur l'instauration de cibles de performance, la dissociation de la réglementation et de la prestation de services, des systèmes de gestion des performances propres à garantir le respect des cibles, des flux d'informations et un examen indépendant des performances. Même s'ils n'ont pas encore été pleinement développés, certains principes, règlements et processus ont déjà fortement contribué à améliorer les performances des ANS en Europe.

2.6 Cependant, l'expérience a montré que les approches axées sur les performances au sein d'un État ou d'une région devraient s'enrichir et se renforcer des expériences et des résultats obtenus ailleurs. Un exemple est la comparaison, publiée par la PRC en 2003 [Réf. 8], d'un échantillon de centres de contrôle régional (CCR) américains et européens.

### 3. POSSIBLE APPROCHE DE L'OACI

3.1 En tant qu'organisation mondiale chargée de l'aviation civile internationale, l'OACI est mieux placée que quiconque pour promouvoir l'amélioration des performances des ANS et contribuer ainsi à sa mission, qui est d'assurer l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux. L'OACI a également un rôle essentiel à jouer en fédérant les initiatives régionales et en définissant les grandes orientations à l'échelle mondiale.

3.2 L'adoption de cibles de performance applicables au système ATM mondial pourrait devenir le moteur principal de l'action de l'OACI dans ce domaine. De plus, un forum mondial consacré aux performances des ANS permettrait de partager et d'enrichir, à l'échelle mondiale, les expériences des régions et des États, et de les diffuser à l'ensemble des régions en y associant l'industrie, comme l'illustre la Figure 2. A cet égard, il importe de renforcer les initiatives nationales et régionales axées sur les performances, moyennant une coordination éventuelle par les bureaux régionaux de l'OACI.

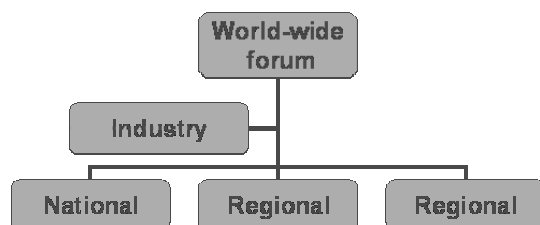


Figure 2 : Partage de l'expérience en matière de performances des ANS (aux niveaux national, régional et mondial)

3.3 Pour qu'un tel forum soit viable, l'OACI devrait définir, à un niveau élevé, des objectifs et cibles de performances sécuritaires, techniques et économiques, à l'échelle mondiale et régionale. L'OACI devrait également élaborer des normes en matière de publication des plans et bilans de performance, de même que les éléments d'orientation connexes. L'OACI devrait également poursuivre ses travaux sur la mise en œuvre de la Recommandation 3/3 de la 11<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne concernant l'élaboration d'un cadre de performance.

3.4 Le présent document de travail suggère donc que l'OACI accélère et amplifie son programme d'action relatif aux performances des ANS, et lui accorde une priorité suffisante dans son programme de travail actuel. EUROCONTROL est prête à contribuer à ces activités en y apportant le fruit de son expérience en la matière.

#### 4. MESURES À PRENDRE PAR L'ASSEMBLÉE

4.1 L'Assemblée est invitée à demander à l'OACI de :

- a) faire avancer d'urgence les travaux relatifs à la Recommandation 3/3 de la 11<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne, en recourant aux groupes d'experts et/ou aux groupes pluridisciplinaires existants, en vue de l'élaboration d'objectifs et de cibles de performances techniques et économiques de haut niveau, applicables aux systèmes ATM mondiaux et régionaux ;
- b) organiser un symposium mondial pour examiner la nécessité de fixer des objectifs de performance et d'assurer un suivi permanent des performances planifiées et effectivement réalisées ;
- c) élaborer des normes en matière de publication des plans et bilans de performance, de même que les éléments d'orientation connexes.

— FIN —

<sup>1</sup> 6<sup>e</sup> Rapport d'examen des performances, section 8.1, EUROCONTROL, juillet 2003

<sup>2</sup> Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (Document OACI 9082, 6<sup>e</sup> édition, 2001)

<sup>3</sup> OACI, Lettre aux États ST 12/4-04/30 en date du 26 mars 2004 relative à la 11<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne (2003)

<sup>4</sup> Stratégie institutionnelle de la CEAC relative à la gestion de la circulation aérienne en Europe, adoptée par les ministres des Transports de la CEAC en février 1997

<sup>5</sup> Stratégie de gestion de la circulation aérienne pour les années 2000+ (éd. janvier 2003), EUROCONTROL, <http://www.eurocontrol.int/eatmp/library/strategydoc.html>

<sup>6</sup> Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen (« règlement-cadre »)

<sup>7</sup> Rapport d'examen des performances (PRC, EUROCONTROL, avril 2004, <http://www.eurocontrol.int/prc>)

<sup>8</sup> Rapport intitulé « A comparison of performance in selected US and European en-route Centres », PRC, EUROCONTROL, mai 2003, <http://www.eurocontrol.int/prc/index/html> (en anglais)