

ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

## COMMISSION TECHNIQUE

## Point 34 : Navigation aérienne — Surveillance et analyse

## COMPTES RENDUS RÉGIONAUX ET MONDIAUX DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Depuis la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI et dans le contexte de la Résolution A37-12, de nombreux faits nouveaux sont survenus en matière de mise en œuvre d'un système mondial de navigation aérienne. Le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) a été révisé, et la quatrième édition, publiée en 2013, contient le nouveau cadre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU). De plus, les États et les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) sont en transition vers une approche axée sur les performances afin d'appuyer leur planification de l'infrastructure de la navigation aérienne.

Comme les PIRG progressent dans la planification de la mise en œuvre, la prochaine étape appelle une stratégie de mesure, de suivi et de compte rendu des performances de navigation aérienne. En conséquence, la présente note expose les moyens de rendre compte du progrès de la mise en œuvre régionale grâce au système en ligne planifié portant le nom de Tableau de bord des performances *régional* (mars 2014) qui servira aussi de soutien à un Rapport de navigation aérienne *mondial* annuel (avril 2014).

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- à prendre note du plan de Tableau de bord des performances *régional* en ligne et du Rapport de navigation aérienne *mondial* ;
- à demander au Conseil de faire appel aux PIRG pour attribuer la mesure des performances à un sous-groupe existant d'un PIRG ou instituer un nouveau sous-groupe à cette fin ;
- à prier instamment les États d'appuyer leur bureau régional de l'OACI en fournissant les renseignements nécessaires pour faire la preuve des améliorations opérationnelles apportées ;
- à demander aux États qui ne l'ont pas encore fait d'établir une stratégie de mesure des performances pour leurs systèmes de navigation aérienne.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité, Protection de l'environnement et Développement durable du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Les bénéfices pour le système de l'aviation à l'échelle mondiale, par priorités et planification efficace, seront nettement supérieurs aux coûts.
<i>Références :</i>	Doc 100707, Rapport de la douzième Conférence de navigation aérienne (2012) (AN-Conf/12) Doc 9958, Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2010) Doc 9883, Manuel sur la performance mondiale du système de navigation aérienne Doc 9750, Plan mondial de navigation aérienne

## 1. INTRODUCTION

1.1 *Planification régionale* : l'élaboration et la tenue à jour de plans régionaux de navigation aérienne sont le fait des six groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) de l'OACI qui bénéficient de l'assistance des bureaux régionaux. Les plans régionaux sont dérivés du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) sur la base des besoins opérationnels. Des ajustements tactiques des programmes de travail sont apportés de façon périodique et appuyés par des outils en ligne normalisés OACI (voir la note A38-WP/39). L'analyse des données s'effectue en collaboration et les résultats, qui seront rendus disponibles grâce au Tableau de bord des performances *régional* et au Rapport de navigation aérienne *mondial* annuel, comme l'expliquent les paragraphes ci-après, aideront à déterminer les ajustements tactiques nécessaires.

## 2. COLLECTE DE DONNÉES

2.1 *Stratégie de mesure* : En 2009, tous les PIRG ont adopté une approche de la planification et de la mise en œuvre de la navigation aérienne fondée sur les performances. L'étape suivante appelle l'établissement d'une stratégie de mesure et de compte rendu. À mesure que les PIRG identifient une série d'indicateurs de performance régionale et de mesures de soutien, les États ont reconnu qu'une stratégie de mesure, incluant la compilation, le traitement, la saisie et les comptes rendus de données pour les mesures de performance régionale identifiées, est fondamentale pour le succès de l'approche fondée sur les performances. Une stratégie de mesure des performances permettra la corrélation mondiale des situations et des attentes. Afin d'appuyer cette tâche continue de collecte, mesure et compte rendu des données, les PIRG envisageront de confier cette tâche à un sous-groupe existant ou à un nouveau sous-groupe institué à cet effet. Le site web de l'OACI permettra de visualiser l'état de la mise en œuvre grâce à des tableaux dynamiques et interactifs. Ce système générera des rapports ad hoc et permettra de transformer facilement la série de données en Tableau de bord des performances *régional* et en Rapport de navigation aérienne *mondial* annuel.

2.2 De plus, des protocoles d'accord ont été établis avec des industries pour obtenir des informations liées à l'état de la mise en œuvre de l'infrastructure de navigation aérienne. Ces informations aideront à développer le Tableau de bord des performances *régional* et le Rapport annuel *mondial* de navigation aérienne.

## 3. TABLEAU DE BORD DES PERFORMANCES *RÉGIONAL*

3.1 *Série de données et prototypes* : La transparence et le partage de renseignements sont fondamentaux à un système sûr et efficace de transport aérien mondial. En accord avec ce principe, l'Organisation prévoit d'introduire des pages d'accueil régionales « Tableau de bord des performances » pour chaque site web public des bureaux régionaux de l'OACI. Ces tableaux de bord illustreront la situation de la mise en œuvre à l'échelle régionale en ce qui concerne les objectifs stratégiques pour la période 2014-2016 qui seront approuvés par l'Assemblée en septembre 2013. Ils indiqueront les performances ciblées au niveau régional et contiendront initialement des graphiques et des cartes prévoyant un élargissement pour y inclure les modules du bloc 0 des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU). Le nouveau système en ligne interactif sera en place en janvier 2014 et sera actualisé semestriellement.

#### 4. **RAPPORT DE NAVIGATION AÉRIENNE MONDIAL**

4.1 *Objet* : De façon très semblable à ce qui se passe pour le rapport annuel actuel sur la sécurité, l'objectif du Rapport de navigation aérienne *mondial* annuel est d'aider les PIRG et les États à comprendre quels domaines appellent une attention particulière pour améliorer de façon efficace les performances de la navigation aérienne à l'échelle mondiale ainsi que pour aider à diffuser des renseignements concernant les succès enregistrés dans la mise en œuvre et les pratiques optimales qui ont été utilisées. La première édition de ce rapport, prévue pour avril 2014, sera aussi l'occasion pour la communauté de l'aviation civile d'évaluer les progrès réalisés dans les différentes régions de l'OACI. Cela facilitera une planification plus efficace de l'harmonisation interrégionale. Les résultats reflétés dans le rapport envisagé pourraient aussi aider à identifier des priorités d'ajustements tactiques annuels des programmes de travail régionaux, ainsi qu'à alimenter des ajustements de politique à long terme.

4.2 *Sujets à couvrir* : La première édition du Rapport de navigation aérienne *mondial* devrait paraître en avril 2014. Elle contiendra des renseignements qualitatifs et quantitatifs et couvrira des domaines clés de performance des systèmes de navigation aérienne. Le rapport initial couvrira les sujets suivants :

- a) défis de la navigation aérienne à l'échelle mondiale, par exemple aptitude à assurer une croissance soutenue et sûre, une efficacité accrue et une gérance responsable de l'environnement ;
- b) système de mesure tenant compte de ces défis ;
- c) état des mesures opérationnelles pour l'amélioration des performances ;
- d) progrès de la mise en œuvre, selon les besoins opérationnels nationaux, de modules du bloc 0 des ASBU sélectionnés comme prioritaires. Les mesures ou séries de données initiales qui revêtent des priorités clés pour la navigation aérienne à l'échelle mondiale sont la navigation fondée sur les performances (PBN), les opérations en descente continue (CDO), les opérations à montée continue (CCO), la gestion de l'information aéronautique (AIM), la gestion des flux de trafic aérien (AFTM) et les avantages estimés pour l'environnement découlant des améliorations opérationnelles fondées sur l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET) ou éventuellement tout autre outil plus rigoureux reconnu par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI. Cette série de données initiales destinée à la fois au Tableau de bord des performances *régional* et au Rapport de navigation aérienne *mondial* a récemment été acceptée par les présidents des PIRG et sera proposée pour adoption régionale ;
- e) partage des initiatives couronnées de succès et démonstrations clés.

4.3 *Teneur du rapport* : Le rapport commencera par un survol général des défis de la navigation aérienne à l'échelle mondiale en termes de capacité, de durabilité et d'interopérabilité, et examinera les méthodologies en place pour relever ces défis. Grâce à la collecte de données réalisée par les PIRG, le rapport se concentrera sur l'état de la mise en œuvre d'améliorations opérationnelles prioritaires, identifiera les obstacles et recommandera un suivi, s'il y a lieu.

4.4 *Questions d'environnement* : Seront aussi reflétés les résultats de l'évaluation des avantages potentiels pour l'environnement liés à la mise en œuvre de certaines améliorations

opérationnelles rendues possibles grâce à des outils de mesure spécifiques tels que l'IFSET. Cet outil est conçu pour aider les États à estimer leurs économies de carburant et à en rendre compte d'une manière qui soit cohérente avec les modèles reconnus par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI et en tenant compte du GANP.

4.5 Le rapport conclura avec les succès enregistrés en matière de mise en œuvre efficace.

## 5. CONCLUSION

5.1 La transparence et le partage de renseignements sur la sécurité sont fondamentaux pour un système sûr et efficace de transport aérien. Partant de ce principe, le Tableau de bord des performances *régional* et le Rapport de navigation aérienne *mondial* annuel proposés, de même que l'actuel Rapport annuel sur la sécurité dans le monde fourniront un tableau de l'état de mise en œuvre de la sécurité, de la navigation aérienne, de l'efficacité et des avantages environnementaux pour une région donnée. Cela permettra de garantir que les renseignements sont utilisés de manière équitable et cohérente avec pour objectif d'améliorer la sécurité et l'efficacité et de contribuer aux avantages environnementaux.