



**NOTE DE TRAVAIL**

**DOUZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE**

**Montréal, 19 – 30 novembre 2012**

**Point 1 : Questions stratégiques portant sur le défi de l'intégration, de l'interopérabilité et de l'harmonisation des systèmes à l'appui du concept de « Ciel unique » pour l'aviation civile internationale**

**1.1 : Plan mondial de navigation aérienne (GANP) — cadre pour la planification mondiale**

**MISE EN ŒUVRE MONDIALE D'UN « CIEL UNIQUE » SELON UNE APPROCHE BASÉE SUR PERFORMANCES**

(Note présentée par la Présidence de l'Union européenne au nom de l'Union européenne et de ses États membres<sup>1</sup> ; par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile<sup>2</sup> ; et par les États membres d'EUROCONTROL)

**SOMMAIRE**

Les États membres d'EUROCONTROL ont commencé en 1998 à appliquer une approche multinationale basée sur performances. Aujourd'hui, après plus qu'une décennie d'expérience, la législation du « Ciel unique européen » fournit un cadre réglementaire supranational appelé le *Système de performances*, auquel participent 29 États. On s'efforce actuellement de faire participer progressivement tous les États (56 États) auprès desquels le bureau régional EUR/NAT de l'OACI est accrédité, dans une approche harmonisée basée sur performances.

**Suite à donner :** La Conférence est invitée à accepter la recommandation du paragraphe 3.

**1. AVANT-PROPOS**

1.1 La mise en œuvre mondiale d'un « Ciel unique » nécessitera l'utilisation d'un langage commun au sujet des performances. Cela implique une approche coordonnée entre États et parties prenantes pour la communication, la collecte, le stockage, la protection, la diffusion des données et les calculs d'indicateurs ; les résultats devront être utilisés à l'appui des différents processus d'amélioration de l'ATM, incluant la planification R et D, la planification de la mise en œuvre, la planification des affaires, le suivi des performances et la réglementation.

1. Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède. Ces 27 États sont tous membres de la CEAC.

2. Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Moldova, Monaco, Monténégro, Norvège, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

1.2 La longue expérience de l'Europe dans ce domaine, au niveau multinational, est présentée comme une contribution utile, y compris pour l'application dans le contexte OACI lorsqu'il n'y a pas de cadre réglementaire multinational.

## 2. L'EXPÉRIENCE EUROPÉENNE

2.1 Les États membres d'EUROCONTROL ont commencé en 1998 à appliquer une approche multinationale basée sur performances, lorsque fut créée la Commission de revue des performances (PRC)<sup>3</sup>. La PRC est bien connue pour ses rapports annuels de revue des performances et ses rapports d'étalonnage coût-efficacité, ainsi que pour la publication d'études sur des sujets spécifiques.

2.2 Il faut noter en particulier l'étude comparative des performances opérationnelles liées à l'ATM entre les États-Unis et l'Europe (2009, actualisation en 2012)<sup>4</sup>. Cette étude résultait d'un travail conjoint de la FAA et d'EUROCONTROL. Elle a démontré qu'il était possible d'élaborer et d'appliquer un cadre commun de performances, qui pourrait servir comme base solide de comparaisons factuelles de haut niveau entre pays et régions du monde.

2.3 Il importe de noter que l'analyse et la revue des performances ATM en Europe avaient bénéficié de la disponibilité de plusieurs séries de données pan-européennes collectées par EUROCONTROL.

2.4 Aujourd'hui, la législation du Ciel unique européen (*SES : Single European Sky*) procure un cadre réglementaire supranational appelé système de performances, qui agit sur un processus de planification des performances basé sur des cibles contraignantes pan-européennes et locales (nationales), s'appliquant à une série commune d'indicateurs clés de performances. Actuellement, 29 États (les 27 États de l'EU, la Norvège et la Suisse) participent au système de performances.

2.5 Le système de performances du SES porte sur quatre secteurs clés des performances. Les cibles et objectifs de haut niveau visent à agir sur le comportement d'entités responsabilisées (gérant de réseau, États et ANSP) de façon à réaliser au moins les éléments ci-après dans les secteurs clés du SES :

- a) **Sécurité** : l'objectif est de maintenir — et si possible améliorer — les actuels niveaux de sécurité face à des volumes de trafic croissants et des changements du système ATM.
- b) **Environnement** : réduction des émissions additionnelles dues aux SNA, dans la mesure où la quantité pan-européenne d'émissions additionnelles de CO2 dues aux SNA est découplée de la croissance du trafic.
- c) **Capacité** : accomplissement d'investissements opportuns en capacité, afin que le déséquilibre demande/capacité (mesuré en termes d'accumulation annuelle de retards ATFM) ne dépasse pas l'optimum économique estimé à 0,5 minutes/vol (région couverte par UE, Norvège et Suisse).

---

3. La PRC est une commission établie par la Commission permanente d'EUROCONTROL pour donner des avis afin d'assurer la gestion efficace du système européen de gestion du trafic aérien par une revue des performances forte, transparente et indépendante, et un système de cibles. Voir informations à [www.eurocontrol.int/prc](http://www.eurocontrol.int/prc).

4. <http://www.eurocontrol.int/documents/useurope-comparison-atm-related-operational-performance-2010>

- d) **Efficacité par rapport aux coûts** : réduction du coût par vol de la fourniture de SNA, pour assurer que les coûts de mise en œuvre pan-européenne de SNA n'augmentent pas malgré la croissance du trafic, et si possible diminuent. Les cibles sont notamment destinées à stimuler la défragmentation du système ATM européen.

2.6 Des efforts sont en cours pour faire progressivement participer tous les États (56 États) auprès desquels le Bureau régional EUR/NAT de l'OACI est accrédité, dans une approche harmonisée basée sur performances ; la région d'applicabilité du système de performances du SES va probablement augmenter par suite de l'augmentation du nombre des membres de l'UE et de la participation volontaire d'États ; la série plus large des États d'EUROCONTROL continue d'être couverte par le suivi et la revue des performances par la PRC ; et l'EANPG travaille à la définition et la mise en œuvre d'un cadre de performances (compatible avec le système de performances mais sans détermination de cibles) qui sera applicable à toute la région EUR. Plus précisément, le groupe de coordination d'EANPG, le COG, a constitué une équipe spéciale du COG sur les performances, appelée à définir un cadre de performances mieux adapté à la région EUR et un processus de comptes rendus. Le mandat de l'équipe spéciale lui demande d'éviter les doubles emplois dans les travaux et d'utiliser le plus possible des dispositions/solutions existantes.

2.7 On trouvera plus de détails dans la note d'information AN-CONF/12-IP/19.

2.8 L'initiative du SES vise à améliorer les performances globales de l'aviation en vue de répondre aux besoins de tous les utilisateurs de l'espace aérien. La formation et les opérations militaires ne sont pas incluses, mais la coopération civile-militaire joue un rôle fondamental dans la mise en œuvre du SES. Ainsi, les premières larges expériences multilatérales concernant les performances civiles et militaires sont mises en œuvre sur une base régionale au niveau des blocs fonctionnels d'espace aérien, par exemple le groupe central Europe (FABEC, recouvrant France, Suisse, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg et Allemagne) avec des mesures des performances grâce à un indicateur d'efficacité des missions militaires. Le SES envisage aussi la mesure de l'utilisation efficace de la structure d'espace aérien civile-militaire. Tout en respectant la souveraineté et les intérêts de défense nationale, l'efficacité de missions militaires vient appuyer des gains de performances pour les utilisateurs civils et militaires.

### 3. RECOMMANDATIONS

3.1 La Conférence est invitée à :

- a) reconnaître que la mise en œuvre mondiale d'un « Ciel unique » nécessitera l'emploi d'un langage commun au sujet des performances ;
- b) noter l'expérience européenne dans l'établissement d'une approche coordonnée à travers États et parties prenantes pour la communication, la collecte, le stockage, la diffusion des données et le calcul d'indicateurs ;
- c) inviter l'OACI à prendre en compte le système de performances du Ciel unique européen comme élément pour l'élaboration d'une approche mondiale des performances ;
- d) demander à l'OACI d'établir une série de métriques communes de performances des SNA et des textes d'orientation correspondants, sur la base de la documentation OACI existante (par exemple documents 9883 et 9161), ainsi que de l'expérience des régions dans l'application d'une approche basée sur performances ;

- e) demander à l'OACI de réviser en conséquence le *Manuel sur les performances globales du système de navigation aérienne* (Doc 9883) ;
- f) inviter les régions à documenter les performances de SNA réalisées et planifiées avec l'utilisation de ces métriques ;
- g) demander instamment à l'OACI d'éviter les doubles emplois dans les travaux et d'utiliser, autant que possible, des dispositions/solutions existantes.

— FIN —