

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 28 : Sécurité de l'aviation et politique de navigation aérienne

MESURE DES PERFORMANCES OACI ET PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES

(Note présentée par Singapour et coparrainée par les États-Unis d'Amérique, le Japon, la Thaïlande et la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO))

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'OACI a publié le *Manuel sur les performances globales du système de navigation aérienne* (Doc 9883), pour expliquer en détail l'importance et l'avantage d'adopter une approche basée sur les performances pour répondre aux besoins, améliorer l'exploitation et gérer le changement. Le projet de sixième édition du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) comprend 19 indicateurs de performance clés (KPI) que les États sont invités à adopter pour faciliter une approche et une gestion basées sur les performances en vue d'améliorer la gestion du trafic aérien (ATM). Cependant, peu d'orientations sont actuellement fournies aux États pour les aider à mettre en œuvre et à suivre les KPI. L'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), les États-Unis, le Japon, Singapour et la Thaïlande proposent l'élaboration d'un tel document d'orientation intégrant les parties prenantes et suggèrent que ce travail soit confié au Groupe d'experts sur les performances globales (GIPEG), dont sont membres les pays mentionnés et EUROCONTROL.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à demander au Groupe GIPEG de l'OACI d'élaborer un document cadre d'orientation à l'usage des prestataires de services de navigation aérienne ;
- à demander au Groupe GIPEG d'inclure la participation des parties prenantes dans l'élaboration du cadre relatif aux KPI ;
- à encourager les États, les PIRG et l'industrie aéronautique à utiliser la sixième édition du GANP ainsi que ce document d'orientation pour mettre en œuvre la gestion des performances.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les Objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises par le Groupe d'experts sur les performances globales (GIPEG) sous réserve des ressources prévues au Budget-programme ordinaire 2020-2022 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 9883, <i>Manuel sur les performances globales du système de navigation aérienne</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> , cinquième édition Résolution A39-12, <i>Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Un cadre de performances ATM fournit des orientations aux prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) et aux autres parties prenantes de l'aviation, notamment les compagnies aériennes, les aéroports et les fournisseurs de services d'assistance en escale, pour leur permettre d'établir des priorités, des objectifs et des indicateurs conformes aux objectifs du GANP harmonisés à l'échelle mondiale et à la Résolution A39-12 de l'Assemblée. L'OACI a introduit dans le cadre du GANP une approche basée sur les performances afin d'établir un ordre de priorité des investissements futurs des ANSP dans le cadre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU). En outre, pour aider les ANSP à adopter une approche basée sur les performances, l'OACI a publié le Doc 9883, où sont exposés en détail l'importance et les avantages d'une telle approche si l'on veut répondre aux besoins. Bien que ces documents de l'OACI fournissent aux États une vue d'ensemble qui leur permet d'adopter la mesure des performances, ils ne contiennent pas de méthodologie détaillée pouvant faciliter la mise en œuvre ou l'identification du rôle des parties prenantes.

1.2 La sixième édition du GANP qui doit être entérinée par l'Assemblée à la présente session prévoit 19 KPI. Les États et les régions sont encouragés à procéder d'abord à une analyse qualitative d'experts et à élaborer des énoncés de politique sur la mesure des performances ATM, pour passer ensuite à la mise en œuvre d'une approche quantitative plus avancée associée à des moyens de traitement et d'analyse de données plus perfectionnés. À mesure qu'un plus grand nombre d'États et de régions communiqueront et échangeront de l'information sur leurs performances ATM, la mesure des performances devrait s'améliorer dans le cadre d'une approche globale.

1.3 L'adoption d'une approche basée sur les performances dans le domaine ATM aidera à relever le niveau des moyens dont disposent les ANSP. Des propositions d'orientations sur un cadre de performance bien défini comprenant des éléments détaillés sur les processus de planification, de mise en œuvre et de suivi régulier ont été examinées et approuvées à la treizième Conférence de navigation aérienne de l'OACI (AN-Conf/13) pour aider les États dans la gestion des données ANSP.

1.4 Le Groupe GIPEG a été créé pour revoir et développer le cadre de performance pour les versions futures du GANP. Ce groupe est composé d'experts sur les aspects politiques, techniques et opérationnels et sur les performances, provenant d'États, d'organisations internationales, de l'industrie et de programmes de modernisation ATM. Il a pour mandat d'actualiser la stratégie du GANP, d'en tenir à jour le contenu technique et de favoriser l'harmonisation de la planification mondiale, régionale et nationale en matière de navigation aérienne, tout en examinant les questions de planification de la navigation aérienne dans le cadre plus large de la planification en aviation, en s'appuyant sur l'examen du cadre de performance existant réalisé par le petit groupe d'experts de l'OACI sur les performances (SIPEG).

2. ANALYSE

2.1 En juillet 2015, Singapour, les États-Unis et EUROCONTROL ont entrepris de réaliser en collaboration une évaluation comparative des performances de deux KPI du GANP, l'indicateur KPI02, temps supplémentaire pour la circulation à la sortie, et l'indicateur KPI08, durée supplémentaire dans l'espace aérien en région terminale. La première phase de la collaboration tripartite consistait à chercher et à tester des méthodologies appropriées pour chacun de ces indicateurs, à les perfectionner et à ajouter des conditions supplémentaires pour en assurer la robustesse statistique. La première phase s'est terminée en septembre 2017 et les travaux ont été présentés à différentes instances de l'OACI dans la région Asie-Pacifique, notamment au Groupe régional Asie-Pacifique de planification et de mise en

œuvre de la navigation aérienne (APANPIRG) et à son sous-groupe ATM. Le Japon et la Thaïlande, ayant manifesté leur intérêt, se sont ensuite joints au groupe, ce qui a enrichi et diversifié les compétences.

2.2 Étant donné l'absence de document-cadre de référence sur les KPI, le groupe a établi un système pour élaborer, tester et mettre en œuvre chaque KPI. Ce groupe de cinq membres poursuit ses efforts conjoints pour faire une évaluation comparative des performances ATM, définir des méthodologies et des mesure de performance, en réalisant des analyses approfondies pour déterminer les facteurs qui sont à l'origine des performances et en sollicitant la participation des parties prenantes qui peuvent avoir une influence sur les mesures. Le groupe a partagé son expérience en matière d'élaboration d'un cadre de performance à la Conférence AN-Conf/13 et lors de la réunion du SIPEG.

2.3 Le groupe a mis l'accent sur la participation des parties prenantes. En effet, il a reconnu qu'elles sont nombreuses à jouer un rôle dans l'amélioration des performances ATM et il estime qu'une instance de collaboration des parties prenantes serait utile pour apporter des améliorations et renforcer la coordination en vue de stimuler la performance de l'aviation en général. Lorsqu'ils ont mesuré l'indicateur KPI02, temps supplémentaire pour la circulation à la sortie, défini comme le temps écoulé entre le départ de l'aéronef de l'aire de stationnement et le moment où les roues ont quitté le sol en sus du temps de libre passage, les membres du groupe ont travaillé avec les gestionnaires de leurs aéroports respectifs pour optimiser l'attribution des postes de stationnement et l'efficacité des mouvements de remorquage afin de réduire au minimum l'encombrement des voies de circulation et de l'aire de trafic. Ils ont également travaillé avec les exploitants d'aéronefs pour respecter les créneaux alloués et abrégier le plus possible le temps d'occupation des pistes pour réduire le temps supplémentaire pour la circulation à la sortie. En outre, les ANSP ont été encouragés à participer à la planification globale de l'aéroport pour concevoir les voies de circulation et les mouvements de trafic correspondants afin de réduire le temps de circulation libre à la sortie.

2.4 Avec l'acceptation d'une approche fondée sur les performances et l'évolution des moyens d'analyse de données, la mesure des performances est de plus en plus reconnue par toutes les parties prenantes de l'écosystème aéronautique, y compris les exploitants d'aéronefs, les aéroports et les fournisseurs de services d'assistance d'escale.

2.5 S'agissant de la participation des parties prenantes à la prise de décision en collaboration, il est essentiel d'identifier les KPI de base, d'évaluer les moyens de mesure et de suivi et de proposer une approche de collaboration pour l'analyse des résultats relatifs aux performances. Les compagnies aériennes, les aéroports et les fournisseurs de services d'assistance d'escale font tous partie d'un processus aéronautique très intégré caractérisé par une forte interconnectivité. Le document d'orientation sur les performances devra refléter une démarche fondée sur un système de systèmes, qui prenne en compte la performance de chacun des systèmes ainsi que les liens entre chaque paire de systèmes.

2.6 Un document d'orientation faciliterait la mise en œuvre du cadre de performance, particulièrement pour les ANSP, qui ont habituellement leurs propres méthodes de mesure des normes de performance. Ce document permettra d'éviter l'apparition de mesures différentes, ce qui compliquerait les comparaisons.

2.7 Le groupe estime que le GIPEG est le groupe approprié pour élaborer et publier un document d'orientation sur le cadre de performance. Dans un premier temps, les éléments indicatifs pourraient comprendre les méthodologies des 19 KPI énumérés dans la sixième édition du GANP, des orientations relatives à la participation des parties prenantes et des études de cas présentant de façon détaillée la participation des parties prenantes et l'analyse après exploitation. Plus tard, le document

d'orientation pourrait inclure les KPI des 11 domaines clés de performance (KPA) figurant dans le Doc 9883, y compris pour les KPI relatifs à la sécurité.

3. CONCLUSION

3.1 L'adoption d'une approche basée sur les performances pour l'ATM est un premier pas important pour relever le niveau des moyens dont disposent les ANSP. Avec l'accent accru qui est mis sur la gestion fondée sur les performances, il est opportun et nécessaire d'élaborer un document d'orientation présentant en détail les processus de planification, de mise en œuvre et de suivi régulier pour aider les États à mettre en œuvre la mesure des performances, quel que soit le niveau de maturité de leurs processus de gestion de données. Ce document d'orientation devrait dans un premier temps inclure la méthodologie relative aux 19 KPI énumérés dans la sixième édition du GANP, les lignes directrices relatives à la participation des parties prenantes et un plan d'inclusion des KPI des 11 KPA figurant dans le Doc 9883. Ce travail pourrait être entrepris par le Groupe GIPEG existant, ce qui exigerait peu de ressources de l'OACI.

— FIN —