



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Neuvième réunion du Sous-groupe de l'exploitation de l'espace aérien et des aéroports de l'AASPG (AAO/SG9)

Nairobi, Kenya, 13-17 juillet 2026

Point 3 : Réalisations dans le domaine de l'exploitation de l'espace aérien et des aéroports

DÉVELOPPEMENT DE LA PLATEFORME DE MESSAGERIE D'EXPLOITATION POUR LE PARTAGE ET LA COORDINATION DE L'AFTM (COMPASS)

(Note présentée par la CANSO)

RÉSUMÉ
Cette note présente la Plateforme de messagerie d'exploitation pour le partage et la coordination de l'AFTM (COMPASS) de la CANSO, un environnement de coordination qui soutient la collaboration entre les fournisseurs de services de la navigation aérienne (ANSP) en permettant la gestion des courants de trafic transfrontaliers. C'est un outil mis au point par Metron Aviation en collaboration avec la CANSO afin de soutenir la coordination opérationnelle et une conscience de la situation partagée entre les intervenants . La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.
REFERENCE(S):
Objectifs stratégiques connexes de l'OACI: a)- <i>Chaque vol est sûr et sécurisé</i> b)- <i>L'aviation assure une mobilité sans faille, accessible et fiable pour toutes et tous</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Le volume de trafic aérien ne cesse de croître dans plusieurs régions, ce qui nécessite une coordination renforcée entre les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), les utilisateurs de l'espace aérien, et les parties prenantes de la gestion de la circulation aérienne pour une gestion efficace et en toute sécurité des courants de trafic.

1.2 La gestion des courants de trafic aérien (ATFM) s'appuie sur l'échange d'informations exactes et en temps voulu et une conscience de la situation opérationnelle commune entre les parties prenantes. Plusieurs régions ont mis en place des mécanismes de coordination et la coordination opérationnelle entre les frontières et les organisations s'appuient souvent sur les courriers électroniques, les téléconférences, et les canaux de communication

informels et non tracés.

1.3 La CANSO a soutenu des initiatives de coordination régionale visant à améliorer la collaboration entre les ANSP qui gèrent les courants de trafic transfrontaliers. L'expérience acquise grâce à ces efforts a mis en évidence l'importance du maintien d'une référence opérationnelle commune où les parties prenantes peuvent enregistrer et examiner les initiatives de gestion du trafic, les contraintes opérationnelles et les informations de coordination connexes.

1.4 Sur la base de cette expérience opérationnelle, Metron Aviation, en partenariat avec la CANSO, a développé COMPASS. L'environnement COMPASS est destiné à soutenir la coordination et la conscience de la situation parmi les parties prenantes qui gèrent les courants de trafic transfrontalier. Cet environnement offre également une vue d'ensemble opérationnelle qui s'étend au-delà d'une seule région, offrant aux parties prenantes une visibilité au-delà des frontières régionales et soutenant une plus large conscience de la situation. Le 1^{er} février 2026, l'environnement de coordination CADENA a été transféré dans l'environnement COMPASS, permettant ainsi le déploiement opérationnel initial de COMPASS.

1.5 Contrairement aux anciens portails de coordination qui offraient des flux de travail manuel intensifs et servaient principalement de dépôts pour les informations d'exploitation, l'environnement COMPASS offre une expérience plus conviviale qui est alignée étroitement sur les pratiques opérationnelles afin d'améliorer les objectifs de COMPASS qui consistent à créer un espace de travail opérationnel commun qui soutient les activités de coordination régionale. L'environnement de base comprend des capacités opérationnelles qui offrent une visibilité partagée de la demande de trafic qui a un impact sur les ressources opérationnelles pertinentes, tout en permettant l'introduction progressive de capacités supplémentaires à mesure que les besoins de coordination régionale évoluent.

2. ANALYSE

DIFFICULTÉS DE COORDINATION OPÉRATIONNELLE

2.1 Malgré l'existence de mécanismes régionaux de coordination, plusieurs défis continuent à affecter la gestion du trafic transfrontalier.

2.2 Les informations opérationnelles liées aux mesures ATFM et aux contraintes opérationnelles sont souvent réparties sur plusieurs canaux de communication, y compris les courriels, les téléconférences, les plateformes de messagerie et les documents maintenus localement. En conséquence, différents acteurs peuvent maintenir des niveaux différents de conscience de la situation concernant les mesures de gestion du trafic actives et planifiées ainsi que les contraintes opérationnelles connexes.

2.3 Dans les situations opérationnelles qui évoluent rapidement comme les perturbations météorologiques, des restrictions de l'espace aérien ou des réductions de capacité, le maintien d'une compréhension commune des mesures et des réponses de gestion du trafic régional peut nécessiter une coordination manuelle importante entre les parties prenantes.

2.4 De plus, les dossiers des activités de coordination régionale sont souvent répartis sur plusieurs canaux de communication ou systèmes maintenus localement, ce qui rend difficile

la reconstruction des décisions opérationnelles ou les analyses post-événement.

DÉVELOPPEMENT DE L'ENVIRONNEMENT COMPASS

2.5 COMPASS fournit un environnement de coordination où les parties prenantes peuvent maintenir une référence opérationnelle commune des activités de gestion du trafic et des informations de coordination connexes.

2.6 Dans cet environnement, les ANSP peuvent publier des mesures de gestion du trafic, des avis opérationnels, des plans quotidiens de gestion des courants de trafic aérien (ADP) et d'autres informations de coordination pertinentes pour la gestion des flux de trafic et des contraintes régionales.

2.7 En plus des fonctions de coordination manuelle, l'environnement COMPASS peut utiliser des informations de vol opérationnelles dérivées des messages de vol standard ATS distribués via les réseaux AFTN existants. Ces informations peuvent être utilisées pour produire des listes de vols associées à une ressource opérationnelle spécifique, notamment un aéroport ou une région d'information de vol (FIR). Cette capacité permet aux parties prenantes de maintenir la visibilité de la demande qui a un impact sur ces ressources opérationnelles et soutient la coordination lors des activités de gestion du trafic régional.

2.8 La participation à l'environnement COMPASS ne nécessite pas de nouvelles interfaces système ou de nouvelles infrastructures. Les informations de coordination opérationnelle peuvent être saisies directement dans l'environnement COMPASS en utilisant des entrées standard, permettant ainsi de dimensionner la participation en fonction des besoins opérationnels et des ressources de chaque partie prenante. Cette approche vise à tenir compte des différents niveaux de maturité opérationnelle tout en restant extensible à des interfaces système à système plus avancées.

2.9 Cet environnement étend le concept des anciens portails de coordination en combinant la publication d'informations de coordination opérationnelle avec une conscience opérationnelle soutenue par des données de la demande de trafic qui a un impact sur certaines ressources opérationnelles. Il soutient également la conscience de la situation au-delà des frontières régionales en offrant aux parties prenantes une visibilité au-delà d'une seule région. Des fonctionnalités optionnelles supplémentaires peuvent être introduites au fil du temps pour soutenir une surveillance opérationnelle élargie, l'analyse, le partage de données et des capacités d'échange d'informations plus avancées au-delà de l'environnement de base.

COMPASS soutient la coordination régionale de l'AFTM en fournissant aux parties prenantes une référence opérationnelle commune.

AVANTAGES OPÉRATIONNELS

2.10 En fournissant un environnement de coordination partagé combinant des informations de coordination opérationnelle et une visibilité soutenue par des données sur la demande de trafic, COMPASS soutient plusieurs objectifs opérationnels pertinents pour la coordination ATFM régionale, y compris:

- une visibilité améliorée de la demande de trafic soutenue par des données qui a un impact sur certaines ressources opérationnelles comme un aéroport ou une FIR ;
- une conscience accrue de la situation du réseau entre les ANSP participants;
- une visibilité accrue des mesures régionales de gestion du trafic ;
- une réduction de la dépendance aux canaux de coordination fragmentés pour la

coordination régionale, un soutien à la prise de décisions collaborative dans les activités de gestion du trafic régional ;

- un environnement de coordination permettant une extension optimale des capacités opérationnelles à mesure que les pratiques de gestion des courants de trafic aérien évoluent.

GOUVERNANCE ET DÉVELOPPEMENT

2.11 COMPASS est soutenu par une communauté de parties prenantes à travers le groupe de travail sur COMPASS (CWG) où les ANSP participants et les partenaires de l'industrie échangent des perspectives opérationnelles et identifient les besoins de coordination.

2.12 L'environnement technique est développé et maintenu par Metron Aviation, tandis que la CANSO facilite la collaboration avec les ANSP participants et les parties prenantes par le biais du CWG.

PROCHAINES ÉTAPES

2.13 La CANSO continuera à œuvrer avec les ANSP et les parties prenantes régionales pour affiner l'environnement COMPASS et élargir la participation. Les travaux actuels comprennent des démonstrations opérationnelles, la collecte des retours d'expérience lors des réunions du CWG, et un dialogue continu avec les parties prenantes régionales.

2.14 Par ailleurs, conformément à la Conclusion 26/09 de la réunion APIRG/26 qui encourage les États et les partenaires de l'industrie à soutenir la mise en œuvre du projet de l'espace aérien avec libre choix de routes (FRA) dans la Région AFI et la collecte de données opérationnelles via le cadre CADENA et le Système d'Information Opérationnelle CADENA (OIS), la CANSO discutera avec les parties prenantes concernées pour voir comment COMPASS pourrait soutenir ces initiatives.

2.15 Les observations des organisations participantes guideront l'évolution continue de l'environnement COMPASS et son rôle dans le soutien aux activités de coordination régionale.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre acte du développement de l'environnement COMPASS en tant qu'environnement collaboratif de soutien aux informations et à la collaboration en gestion des courants de trafic aérien;
- b) noter l'importance de l'échange structuré d'informations opérationnelles et de la coordination dans le renforcement de la collaboration ATFM régionale et interrégionale ;
- c) encourager les ANSP intéressés à coopérer avec la CANSO lors des réunions du CWG et à apporter leurs contributions opérationnelles ;
- d) encourager les ANSP de la région à participer à une réunion virtuelle régionale consacrée à COMPASS et à son évolution afin de soutenir l'environnement opérationnel dans la Région AFI.