ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Deuxième réunion du Groupe Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG/2) (AASPG/2)

Livingstone, Zambie, 2 - 6 novembre 2026

Point 4 de l'ordre du jour : Mise en œuvre des objectifs, des cibles et des indicateurs en matière de sécurité et de navigation, y compris les priorités fixées dans les plans régionaux de sécurité et de navigation aérienne

Accélérer le déploiement de l'échange de renseignements de météorologie aéronautique au format numérique dans la Région AFI

(Note présentée par l'Association du transport aérien international, IATA)

RÉSUMÉ

La présente note de travail souligne l'importance de l'échange de données météorologiques aéronautiques (MET) au format numérique en tant que facteur déterminant d'opérations de navigation aérienne sûres, efficaces et durables dans la Région AFI et au-delà.

Malgré les progrès accomplis à l'échelle mondiale vers la numérisation des renseignements de météorologie aéronautique, sa mise en œuvre reste inégale dans la Région AFI. À mesure que l'aviation poursuit sa transition vers des environnements opérationnels de plus en plus axés sur les données, la disponibilité de renseignements de météorologie aéronautique au format numérique lisibles à la machine deviendra essentielle pour atteindre les objectifs régionaux de sécurité de l'aviation et de performance de la navigation aérienne.

Le note invite l'AASPG à reconnaître que l'échange de renseignements de météorologie aéronautique au format numérique est une composante essentielle de la modernisation de la navigation aérienne régionale et à encourager des activités de mise en œuvre coordonnées dans toute la Région AFI.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 4.

Références :

- Plan mondial de navigation aérienne (GANP) (Doc 9750)
- Annexe 3 de l'OACI, *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale* et *Procédures pour les services de navigation aérienne – Météorologie*
- Procédures pour les services de navigation aérienne - Météorologie (PANS-MET- Doc 10157 de l'OACI)
- Manuel sur le concept de gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) (Doc 10039 de l'OACI)
- Manuel sur la mise en œuvre de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) (Doc 10203 de l'OACI)
- Rapport de la neuvième réunion du Sous-groupe IIM

Objectifs stratégiques	*A - Chaque vol est sûr et sécurisé.* *C - L'aviation assure une mobilité sans faille, accessible et fiable pour toutes et tous*

1. INTRODUCTION

1.1 Les services de météorologie aéronautique (MET) jouent un rôle fondamental pour la sécurité, la régularité, l'efficacité et la prévisibilité des opérations de transport aérien international dans le monde entier. Les exploitants aériens et les autres usagers de l'aviation s'appuient sur des données, des renseignements, des produits et des services de météorologie aéronautique de qualité et à moindre coût pour toutes les phases de vol, notamment la planification stratégique, la régulation des vols, la prise de décisions opérationnelles tactiques, la gestion des flux de trafic aérien et la gestion des imprévus.

1.2 Conformément au Plan mondial de navigation aérienne (GANP) (Doc 9750) de l'OACI et à sa méthodologie de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), l'industrie aéronautique opère une transition progressive de l'échange traditionnel de renseignements textuels vers des services de renseignements au format numérique, qui favorisent une plus grande automatisation, l'interopérabilité et l'échange d'information à l'échelle du système. Dans ce contexte, et conformément aux amendements récents et futurs de l'Annexe 3 de l'OACI (*Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale*) et *Procédures pour les services de navigation aérienne – Météorologie* (PANS-MET) (Doc 10157 de l'OACI), les services de météorologie aéronautique évoluent des produits textuels et graphiques traditionnels vers des renseignements numériques lisibles à la machine, susceptibles d'être directement injectées et intégrés dans les systèmes d'exploitation, y compris les systèmes de gestion de vol des compagnies aériennes.

1.3 Le déploiement de l'échange de renseignements de météorologie aéronautique au format numérique soutiendra de multiples objectifs, notamment une meilleure conscience de la situation, une prise de décisions optimisée et une efficacité opérationnelle accrue. De plus, l'évolution vers des environnements d'échange d'informations apportera un soutien plus optimal aux concepts avancés de navigation aérienne tels que les opérations basées sur les trajectoires (TBO).

1.4 À mesure que la région AFI progresse dans la mise en œuvre de ses priorités régionales en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne, la disponibilité et l'interopérabilité des renseignements de météorologie aéronautique au format numérique doivent être considérées comme un facteur déterminant pour atteindre les objectifs régionaux de performance.

2. ANALYSE

2.1 Besoin opérationnel

2.1.1 Les compagnies aériennes utilisent de plus en plus des systèmes d'exploitation sophistiqués qui optimisent la planification des vols, surveillent les risques opérationnels, soutiennent les fonctions de régulation des vols et facilitent la prise de décisions opérationnelles en collaboration. Ces systèmes tirent un avantage maximal lorsque les informations de météorologie aéronautique sont disponibles dans des formats structurés et lisibles à la machine qui peuvent être facilement intégrés à d'autres sources de données opérationnelles, telles que l'information aéronautique et les informations sur les vols et les flux de trafic.

2.1.2 Les renseignements de météorologie aéronautique au format numérique offrent des possibilités :

a) d'améliorer la précision et la rapidité de la prise de décisions opérationnelles ;
b) de réduire la saisie manuelle et l'interprétation des données ;
c) d'améliorer la cohérence des informations fournies et utilisées au-delà des

frontières organisationnelles et nationales ;
d) de soutenir l'intégration des renseignements de météorologie aéronautique dans les futurs environnements de gestion du trafic aérien adaptés au numérique ;
e) d'améliorer l'utilisation des renseignements de météorologie aéronautique dans les systèmes de contrôle opérationnel des compagnies aériennes.

2.1.3 À mesure que les États de la Région AFI mettent en œuvre les améliorations du système de l'aviation fondées sur les besoins régionaux identifiés et alignées sur le GANP/ASBU, la capacité d'échanger des renseignements de météorologie aéronautique au format numérique deviendra de plus en plus importante pour le maintien de l'interopérabilité entre les parties prenantes de l'aviation, tant dans la Région AFI qu'au-delà.

2.2 Difficultés éprouvées dans la mise en œuvre régionale

2.2.1 Il est reconnu que la Région AFI regroupe des États présentant des niveaux variables de capacités opérationnelles, de maturité des infrastructures et de préparation à la mise en œuvre. Malgré les progrès accomplis dans de nombreux domaines de la modernisation de l'aviation, la mise en œuvre des capacités d'échange de renseignements de météorologie aéronautique au format numérique reste inégale.

2.2.2 Lors de la neuvième réunion du sous-groupe des infrastructures et de gestion de l'information (IIM/SG/9) de l'AASPG tenue à Dakar (Sénégal) du 3 au 7 août 2026, les États et l'industrie ont été instamment invités à « *suivre les plans de mise en œuvre, à renforcer la préparation au SWIM/IWXXM, à participer à la planification régionale et mondiale, et à se préparer à la transition vers les futurs services de renseignements météorologiques* ». [Réf. Rapport de la réunion IIM/SG/9, §3.5.35]

2.2.3 Les difficultés de mise en œuvre rencontrées par les États découlent souvent de disparités dans les niveaux de préparation technique, de contraintes de ressources et de capacités (notamment l'insuffisance ou l'absence de pérennité des fonds), de priorités nationales de mise en œuvre antagoniques, de l'insuffisance des mécanismes de coordination régionale, de niveaux variables de sensibilisation aux avantages opérationnels, ainsi que des difficultés liées à la réalisation de l'interopérabilité entre les domaines techniques tels que MET, AIS et CNS.

2.2.4 Ces difficultés ne sont évidemment pas propres à la météorologie aéronautique ; ils sont représentatifs de problématiques de mise en œuvre plus larges qui surviennent fréquemment lors du déploiement des améliorations du système de l'aviation. Par conséquent, il est évident que la coordination et la collaboration régionales peuvent aider les États, leurs prestataires de services et les usagers de l'aviation à faire progresser les activités de mise en œuvre.

2.3 Avantages pour les performances de la navigation aérienne régionale

2.3.1 L'échange de renseignements de météorologie aéronautique au format numérique contribue directement aux objectifs des systèmes d'aviation axés sur les performances en améliorant la qualité, la fiabilité, l'accessibilité et la convivialité des renseignements de météorologie aéronautique fournis aux usagers de l'aviation, y compris les compagnies aériennes. En outre, les avantages potentiels comprennent :

a) le renforcement de la sécurité des vols grâce à un meilleur accès aux renseignements MET présentant un intérêt opérationnel et à d'autres informations environnementales telles que les cendres volcaniques et la météorologie de l'espace ;
b) l'amélioration de l'efficacité des vols grâce à l'optimisation des trajectoires et

des procédures opérationnelles ;

c) une plus grande cohérence des informations mises à la disposition des usagers de l'espace aérien opérant dans plusieurs régions d'information de vol (FIR) ;
d) un meilleur soutien à la prise de décisions opérationnelles en collaboration (CDM) ;
e) une résilience accrue lors d'événements météorologiques importants ou à fort impact, notamment ceux susceptibles d'être liés au changement climatique ;
f) une meilleure intégration des renseignements de météorologie aéronautique dans d'autres environnements de partage d'informations.

2.3.2 Pour l'IATA, la concrétisation de ces avantages exige une action coordonnée entre les autorités de l'aviation civile des États, les prestataires de services de navigation aérienne (ANSP), les prestataires de services de météorologie aéronautique, les compagnies aériennes, les aéroports et les autres parties prenantes concernées de l'aviation, y compris les fournisseurs commerciaux de systèmes de gestion de vol. Les activités de mise en œuvre menées de manière isolée risquent de ne pas (et ne permettront probablement pas de) concrétiser pleinement les avantages de l'échange de renseignements au format numérique, tant au niveau régional qu'interrégional.

2.4 Possibilités de collaboration régionale

2.4.1 L'existence de l'AASPG et de ses organes auxiliaires, en particulier le Sous-groupe IIM, donne l'occasion de faciliter la sensibilisation, la coordination et le suivi à l'échelle régionale des progrès de mise en œuvre en matière d'échange de renseignements de météorologie aéronautique au format numérique.

2.4.2 Sans engendrer de lourdes obligations de notification supplémentaires, les mécanismes de coordination régionale existants pourraient (et devraient) mieux soutenir l'identification des difficultés communes de mise en œuvre, l'échange de meilleures pratiques et de retours d'expérience, la promotion d'approches de mise en œuvre interopérables, le suivi des progrès régionaux de mise en œuvre, ainsi que la collaboration entre les parties prenantes de l'aviation engagées dans les initiatives de modernisation de la navigation aérienne.

2.4.3 Ces activités soutiendraient les objectifs plus larges de la planification régionale de la sécurité de l'aviation et de la navigation aérienne, tout en contribuant à garantir la poursuite de l'évolution des services de renseignements de météorologie aéronautique conformément aux exigences des usagers de l'aviation, notamment celles de l'IATA et de ses compagnies aériennes membres.

3. CONCLUSION

3.1 L'échange de renseignements de météorologie aéronautique au format numérique est un facteur important pour les futures opérations de l'aviation et soutient la réalisation des objectifs régionaux en matière de sécurité de l'aviation et de performance de la navigation aérienne.

3.2 Malgré la maturité variable de la mise en œuvre dans la Région AFI, il existe des possibilités de renforcement de la coordination régionale, de partage de l'expérience tirée de la mise en œuvre et de promotion d'approches harmonisées qui améliorent l'interopérabilité entre les parties prenantes de l'aviation.

3.3 L'IATA estime qu'une attention régionale constante portée à l'échange de renseignements de météorologie aéronautique au format numérique contribuera

positivement à la sécurité, à l'efficacité, à la durabilité et à la résilience des opérations de l'aviation dans toute la Région AFI, et soutiendra les initiatives plus larges de modernisation de l'aviation régionale.

4 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

4.1 La réunion est invitée à :

a) reconnaître que l'échange de renseignements de météorologie aéronautique au format numérique est un facteur important des futures opérations de l'aviation et soutient la réalisation des objectifs régionaux en matière de sécurité de l'aviation et de performance de la navigation aérienne;

b) encourager les États de la Région AFI, ainsi que les organisations internationales et les organismes régionaux concernés, à poursuivre les activités de mise en œuvre qui soutiennent la transition vers l'échange de renseignements de météorologie aéronautique au format numérique;

c) inviter les organes auxiliaires concernés de l'AASPG, comme le Sous-groupe l'IIM, à identifier les défis de mise en œuvre communs qui nuisent à l'interopérabilité et à l'échange d'informations à l'échelle de la Région, ainsi que les mesures permettant de relever ces défis;

d) encourager le partage d'expériences tirées de la mise en œuvre et de meilleures pratiques entre les États et les parties prenantes;

e) soutenir la poursuite de la collaboration entre les autorités de l'aviation civile des États, les prestataires de services de navigation aérienne, les prestataires de services de météorologie aéronautique, les compagnies aériennes, les aéroports et les autres parties prenantes de l'aviation, afin de développer les capacités d'échange de renseignements de météorologie aéronautique au format numérique dans la Région AFI.

— FIN —