



NOTE DE TRAVAIL

QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024

Point 3 : Amélioration de la performance du système de navigation aérienne

3.2 : Abandon progressif des anciens systèmes

Soutenir les régions, les États et les acteurs de l'ATM en leur fournissant les appuis et des lignes directrices appropriés pour une planification efficiente et une mise en œuvre harmonieuse de la transition vers les services FF-ICE

[Note présentée par l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) au nom de ses 18 États membres africains²]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note, tout en reconnaissant l'importance et les enjeux d'une transition harmonieuse vers le Vol et flux de trafic aérien — Information pour un environnement collaboratif (FF-ICE) et la cessation du plan de vol 2012, vise à appeler l'attention de la conférence sur la nécessité de voir l'OACI s'impliquer et apporter les soutiens nécessaires pour s'assurer qu'une préparation suffisante, complète et adéquate des États et des acteurs de la gestion du trafic aérien (ATM) de toutes les régions OACI a eu lieu afin de favoriser une transition sûre, harmonisée et universelle. Elle invite par conséquent la conférence à prendre un certain nombre de recommandations à cet effet.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) encourager les États des régions à mettre en commun leurs ressources dans la mesure du possible et à collaborer au besoin pour identifier leurs besoins et les possibilités pour une transition sûre et efficace vers le FF-ICE ;

demander à l'OACI :

- b) d'élaborer des lignes directrices et des documents appropriés pour aider les régions, les États et les parties prenantes de l'industrie à élaborer et à mettre en œuvre une planification cohérente de la transition vers le FF-ICE de manière harmonisée et efficace, afin de garantir la sécurité, la continuité et l'efficacité de l'exploitation du trafic aérien dans le monde entier lors de la cessation du FPL 2012 ;
- c) de fournir aux États, aux fournisseurs de service ATM et aux parties prenantes l'appui nécessaire en termes de sensibilisation et de renforcement des capacités, selon les

¹ Versions française et anglaise fournies par l'ASECNA.

² Benin, Burkina Faso, Cameroun, Centrafrique, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée Bissau, Guinée équatoriale, Madagascar, Mali, Mauritanie, Niger, Rwanda, Sénégal, Tchad, Togo.

- besoins, par des ateliers et des séminaires, en vue de faciliter l'engagement effectif de ces parties prenantes dans la transition vers le FF-ICE.
- d) procéder à une évaluation périodique de la mise en œuvre de la transition vers les services FF-ICE afin de permettre à la communauté de l'aviation civile de déterminer le niveau de préparation du système de navigation aérienne pour une cessation effective du FPL 2012, à l'échéance suggérée.

1. INTRODUCTION

1.1 La mise en œuvre du Vol et flux de trafic aérien — Information pour un environnement collaboratif (FF-ICE) est reconnue comme l'un des fondements de l'évolution du système mondial de la gestion du trafic aérien (ATM), conformément à la méthodologie de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) du Plan mondial de navigation aérienne (GANP).

1.2 Avec l'adoption de nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI au sujet de la mise en œuvre progressive des services FF-ICE, une étape importante a été franchie dans l'évolution vers un mécanisme de planification des vols capable de soutenir l'évolution des systèmes ATM, comme le prévoit le plan mondial de navigation aérienne.

1.3 Le FF-ICE étant destiné à devenir, à terme, le seul mécanisme utilisé par l'aviation mondiale pour la planification des vols et les fonctions connexes, il est essentiel que les étapes menant à sa mise en œuvre intégrale, y compris celles de la phase de transition envisagée, soient conduites de manière à garantir qu'aucune région ou partie prenante de l'ATM ne soit laissée de côté.

2. ANALYSE

2.1 Les systèmes ATM à travers le monde n'ont pas le même profil en termes de volume et de contraintes de trafic, de conditions organisationnelles et institutionnelles, de ressources et de niveau d'équipement, même s'ils contribuent tous à la réalisation des performances du système mondial de navigation aérienne à la satisfaction de la communauté humaine. De ce fait, les transitions importantes dans l'ATM, comme celle concernant l'introduction du FF-ICE pour la planification des vols, nécessitent que soit privilégiée une approche progressive, maîtrisée, harmonisée, inclusive et qui tient compte du rythme d'adaptation de chaque partie prenante.

2.2 Il importe donc que les acteurs et entités composants les systèmes et organes ATM des États et des régions soient correctement informés, préparés et aient la maîtrise des changements à opérer dans le cadre de cette transition vers le FF-ICE, pour leur permettre d'assurer les services et fonctions ATM concernés dans des conditions et des résultats conformes aux exigences de performance. Cela nécessite la mise en œuvre d'activités de renforcement de capacité, de redéfinition ou d'adaptation des procédures et des outils de travail, selon le cas.

2.3 Les dispositions normatives de l'OACI ainsi que les orientations et les éléments indicatifs connexes sont des ressources importantes et indispensables pour une bonne mise en œuvre du FF-ICE par les acteurs concernés. Ces ressources devraient être rendues disponibles en même temps que l'entrée en application des exigences normatives de l'OACI afin de servir aux acteurs concernés et leur faciliter la tâche en ce qui a trait à la définition, l'élaboration et la conduite de leurs activités de mise en œuvre des nouveaux services dans les conditions requises.

2.4 Les différents scénarii possibles de transition opérationnelle vers le FF-ICE entrevus ainsi que ceux énumérés dans le *Manuel sur le Vol et flux de trafic aérien — Information pour un environnement collaboratif (FF-ICE)* de l'OACI (Doc 9965) font apparaître divers degrés de complexité qui pourraient constituer autant de niveaux de difficultés que les acteurs et partenaires de l'ATM devront être en mesure de ressourdre et de surmonter, à temps, pour garantir la mise en œuvre sûre et sécuritaire des services et fonctions ATM de traitement de l'information de planification de vol, durant la phase de transition et après celle-ci.

2.5 Une transition maîtrisée et sécuritaire vers le FF-ICE ne pourra être mieux garantie que si les fournisseurs de service ATM, les exploitants d'aéronefs et d'aéroports, les autres usagers et parties prenantes ainsi que les régulateurs dans les États à travers toutes les régions sont suffisamment sensibilisés et ont acquis une connaissance suffisante des besoins et des changements à introduire en termes de procédures opérationnelles, de configuration des systèmes et équipements de traitement et d'acheminement des données de plan de vol etc. De même, une implication à grande échelle dans cette transition nécessitera de la part des États et de toutes les autres parties prenantes la mise en œuvre de ressources conséquentes en vue d'opérer les aménagements nécessaires dans leurs systèmes ATM.

2.6 La transition au FF-ICE suivie d'une cessation du plan de vol 2012 constituent une mutation opérationnelle significative à l'échelle globale, à l'image de ce qu'ont été les mises en œuvre du Minimum de séparation verticale réduit (RVSM) et du plan de vol 2012. La réussite de cette mutation nécessitera la participation de toutes les organisations ATM, qui pour ce faire, auront à faire face à des défis de niveaux et d'ampleurs différents selon leurs profils et leurs régions. Il importe donc de veiller à ce que dans toutes les régions OACI, cette opération soit entourée de tout l'accompagnement nécessaire de la part de l'OACI en termes, de lignes directrices, de formations, de sensibilisation, d'évaluation, de mobilisation de ressources et de soutien divers pour qu'aucun acteur ne soit laissé de côté. De plus, il importe qu'un cadre d'évaluation périodique du niveau de mise en œuvre du FF-ICE soit défini et mis en place par l'OACI, durant la phase de transition, en vue de déterminer si le niveau de préparation adéquat est atteint pour permettre une cessation du FPL 2012, à l'échéance suggérée.

3. CONCLUSION

3.1 La Conférence est invitée à :

- a) encourager les États des régions à mettre en commun leurs ressources dans la mesure du possible et à collaborer en vue d'identifier leurs besoins à l'échelle régionale ainsi que les possibilités pour une transition sûre et efficace vers le Vol et flux de trafic aérien — Information pour un environnement collaboratif (FF-ICE) ;
- b) demander à l'OACI d'élaborer des lignes directrices et des documents appropriés pour aider les groupes régionaux de planification, les États, les fournisseurs ATM, les exploitants ainsi que toutes les parties prenantes de l'industrie à élaborer et à mettre en œuvre une planification cohérente, harmonisée et efficace de la transition vers les FF-ICE, afin de garantir la sécurité, la continuité et l'efficacité de l'exploitation du trafic aérien dans le monde entier lors de la cessation du FPL 2012 ;
- c) demander à l'OACI de mobiliser les ressources pour assurer un appui des États et des fournisseurs ATM dans les régions en termes de sensibilisation et de renforcement des capacités par des ateliers et des séminaires, vue de faciliter l'engagement des parties prenantes dans la transition vers le FF-ICE ;

- d) demander à l'OACI de procéder à une évaluation périodique des progrès enregistrés dans la mise en œuvre de la transition vers les services FF-ICE afin de permettre à la communauté de l'aviation civile déterminer si le système mondial de navigation aérienne est prêt pour la cessation du FPL 2012 d'ici 2034.

— FIN —