



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

**PROMOUVOIR LA MISE EN OEUVRE DU FF-ICE POUR UNE
GESTION DU TRAFIC AÉRIEN PLUS SÛRE ET PLUS INTELLIGENTE**

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le concept de vol et flux de trafic aérien — Information pour un environnement collaboratif (FF-ICE) a été élaboré afin de pallier les nombreuses limitations imposées par le mécanisme actuel de planification des vols, connu sous le nom de plan de vol 2012 (FPL 2012) de l'OACI. À l'appui de la mise en œuvre du concept FF-ICE, l'OACI a élaboré des dispositions mondiales et des éléments indicatifs comprenant une stratégie de mise en œuvre et de transition. Si de nombreuses régions de l'OACI font de grands progrès dans leurs plans et programmes de mise en œuvre de cette importante transition, il faut reconnaître que ces progrès ne sont pas encore uniformes dans toutes les régions du monde.

Pour assurer une bonne préparation et donner la priorité à la transition au FF-ICE, la présente note recommande de former des groupes régionaux afin d'harmoniser les efforts dans les différents domaines. Ces groupes devraient faire avancer rapidement la planification et la mise en œuvre du FF-ICE.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la recommandation figurant au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 Le concept de vol et de flux de trafic aérien – information pour un environnement collaboratif (FF-ICE) a été élaboré pour pallier les nombreuses limitations que comportent les mécanismes actuels de planification des vols, de gestion du flux de trafic aérien, de gestion de la trajectoire et de partage d'informations. Le concept a été considéré comme un tremplin pour faire considérablement progresser la gestion du trafic aérien (ATM) mondiale, afin de réaliser la vision de l'OACI d'un système ATM intégré, harmonisé et interopérable à l'échelle mondiale, comme le décrit le Concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondiale (GATMOC, Doc 9854).

1.2 La transition du mécanisme actuel de planification de vol au concept FF-ICE sera particulièrement cruciale. Les prochaines étapes vers des concepts d'ATM plus avancés dans un environnement collaboratif dépendront largement de l'aboutissement réussi de la mise en œuvre. Cette transition constituera non seulement la base d'innovations futures mais permettra aussi de veiller à ce que les améliorations prévues en matière de sécurité, d'efficacité et d'interopérabilité soient réalisées. Par conséquent, la coopération et la mobilisation mondiales à l'égard de la transition sont essentielles à la poursuite de l'évolution des systèmes ATM.

1.3 Afin de faciliter la mise en œuvre du concept FF-ICE conformément au Plan mondial de navigation aérienne (Doc 9750), l'OACI a créé des dispositions et des éléments indicatifs généraux qui simplifieront la transition et la mise en œuvre des FF-ICE.

2. ANALYSE

2.1 La mise en œuvre du FF-ICE apporte de nombreux avantages à l'ATM. L'un des principaux est le renforcement des capacités de prise de décisions pour toutes les parties prenantes de l'ATM. En facilitant l'échange de données détaillées et en temps réel, le FF-ICE garantit que les contrôleurs de la circulation aérienne, les exploitants aériens et les autorités aéroportuaires ont accès à des informations précises et en temps voulu. Cette conscience de la situation améliorée facilite une prise de décisions plus éclairée et plus efficace, ce qui rend les opérations de vol plus efficaces et réduit les retards.

2.2 La préparation à une mise en œuvre réussie et à une transition fluide au concept de FF-ICE présente des défis importants ; il faut notamment procéder à d'importantes mises à jour technologiques pour le traitement des données et mettre sur pied une infrastructure de communication des données adaptée. Des programmes de formation complets devront être mis en place dans l'ensemble du secteur de l'aviation. L'investissement financier nécessaire pour ces mises à jour peut être considérable, et l'abandon progressif des anciens systèmes ajoute à la complexité.

2.3 Il peut être difficile d'obtenir le consensus et la coopération nécessaires auprès des parties prenantes du fait des contextes réglementaires, des capacités techniques et des pratiques opérationnelles différentes d'un État à l'autre. L'harmonisation des protocoles et la protection de la sécurité des données dans un contexte de partage plus généralisé des informations compliquent davantage la mise en œuvre. Une approche coordonnée est une condition nécessaire à l'intégration réussie du FF-ICE dans les systèmes d'ATM mondiale.

2.4 La réussite de la mise en œuvre du FF-ICE passe par la prise en compte de plusieurs éléments cruciaux. Il est nécessaire d'investir considérablement dans les technologies perfectionnées d'échange de données et de communication en temps réel. De plus, il est essentiel d'élaborer des programmes de formation complets afin que les contrôleurs de la circulation aérienne, les pilotes et les exploitants aériens maîtrisent les nouveaux protocoles. La normalisation des protocoles et l'harmonisation des pratiques opérationnelles doivent être assurées, ce qui nécessite une collaboration entre les autorités dans les États et la mise en œuvre de mesures de sécurité solides est essentielle pour protéger les données sensibles des menaces qui pèsent sur la cybersécurité.

2.5 Pour faciliter la mise en œuvre du FF-ICE, il est essentiel de créer des groupes de réflexion régionaux. Ces groupes serviront de centres de compétences, chargés de coordonner les activités et d'appuyer les États et les parties prenantes dans la mise en œuvre et pendant toute la transition. En centralisant l'expertise et les ressources aux niveaux régionaux, ces groupes de réflexion peuvent rationaliser le processus de mise en œuvre et s'attaquer efficacement à des difficultés régionales particulières.

2.6 Chaque groupe de réflexion régional supervisera les mises à jour technologiques et les programmes de formation personnalisés en fonction des besoins régionaux, afin que toutes les parties prenantes soient adéquatement préparées pour la transition. Ils joueront aussi un rôle central pour ce qui est de l'harmonisation des pratiques opérationnelles dans leurs régions respectives, facilitant ainsi une intégration plus fluide dans les systèmes d'ATM mondiale.

2.7 Lorsqu'elle le jugera nécessaire, l'OACI devrait demander aux États qui en sont déjà à un stade avancé de la mise en œuvre du FF-ICE de détacher des experts afin de superviser et de guider la création des groupes de réflexion régionaux. Ces experts pourront enrichir les pratiques optimales de leurs expériences et de leurs conseils précieux, en aidant les nouveaux groupes de réflexion à faire face aux difficultés de départ et à accélérer leur préparation sur le plan opérationnel. En favorisant le transfert de connaissances et la collaboration entre les États à divers stades de la mise en œuvre, l'OACI peut promouvoir une approche globale cohésive de l'adoption du FF-ICE tout en tirant parti de l'expertise existante afin d'appuyer les régions dans l'intégration réussie, dans le cadre plus large de la gestion du trafic aérien.

2.8 Faisant fonction de pôles d'expertise et de collaboration, les groupes de réflexion régionaux peuvent contribuer à réaliser le plein potentiel du FF-ICE, en renforçant la sécurité, l'efficacité et l'interopérabilité dans l'ensemble des réseaux de l'aviation mondiale.

3. CONCLUSION

3.1 Le FF-ICE constitue un progrès d'avant-garde dans l'ATM, harmonisant de manière fluide les systèmes de l'aviation mondiale tout en établissant des normes sans précédent pour la sécurité, l'efficacité et la durabilité ; toutefois, les parties prenantes ne pourront en réaliser tous les avantages que si elles travaillent à l'unisson pour atteindre la cible.

3.2 Compte tenu de ce qui précède, la Conférence est invitée à approuver les recommandations suivantes :

- a) encourager les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) à accélérer la création de groupes de réflexion régionaux selon les besoins afin de faire connaître le concept de vol et flux de trafic aérien — Information pour un environnement collaboratif (FF-ICE) et d'assurer la préparation technique ainsi que de fournir un appui technique aux États lorsque c'est nécessaire ;
- b) encourager les États à mettre à jour leurs plans nationaux de navigation aérienne afin d'inclure des dispositions pour la mise en œuvre du FF-ICE ;
- c) encourager la coordination et la coopération entre les groupes de soutien technique dans les régions pour assurer une cohérence interrégionale et mondiale et rendre visible la progression des plans de mise en œuvre de la FF-ICE par l'intermédiaire des bureaux régionaux de l'OACI.