



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

**3.1 : Propositions visant à améliorer l'efficacité des services de navigation aérienne
à l'appui du LTAG**

PERFORMANCE OPÉRATIONNELLE DE LA GESTION DU TRAFIC AÉRIEN

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA),
le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et
la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les solutions technologiques vont permettre à l'industrie d'atteindre son objectif d'élimination des émissions nettes de carbone, mais dans un proche avenir, l'efficacité opérationnelle, et en particulier la gestion du trafic aérien (ATM), contribuera à l'objectif « Zéro net » et procurera à l'industrie plusieurs améliorations d'efficacité à court terme. Pourtant, dans plusieurs cas, il n'est pas facile de quantifier les bénéfices d'une amélioration opérationnelle. En même temps, il manque souvent de mesures comparatives mondiales de la performance opérationnelle et de l'efficacité par rapport à une définition et un seuil mutuellement acceptés. De plus, il y a peu de capacité de faire le suivi, au niveau régional, des progrès accomplis dans la mise en œuvre des améliorations opérationnelles, notamment celle relevant du Plan mondial de navigation aérienne (GANP). Par conséquent, il est difficile pour les compagnies aériennes et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) de tenir une discussion basée sur la performance concernant les niveaux de service actuels et désirés par volume d'espace aérien. Plus encore, l'influx de solutions basées sur les données offre de nombreuses possibilités d'analyse améliorée des performances des services ATM, ce qui en retour procure efficacité et prévisibilité. Cela devrait s'accompagner de règles de gouvernance des données et de l'information claires pour garantir des résultats non biaisés. Le présent document propose une structure qui pourrait permettre une entente sur les seuils mondiaux d'efficacité et de performance opérationnelles, et il propose des considérations relativement à la gouvernance des données qui pourraient être adoptées alors que nous nous dirigeons vers un environnement opérationnel plus numérique.

Suite à donner : La Conférence est invitée à accepter les recommandations présentées au paragraphe 4.

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

1. INTRODUCTION

1.1 L'efficacité de la navigation aérienne devient plus critique pour l'industrie, en particulier dans le contexte des cibles environnementales adoptées. Pourtant, il n'existe pas d'évaluation efficace de la performance qui permettrait de déterminer les causes profondes des inefficiences et les initiatives d'amélioration opérationnelle. On réalise maintenant que l'OACI doit contribuer également non seulement à la sécurité et à la sûreté, mais aussi à l'efficacité du système de navigation aérienne.

1.2 En même temps, comme il est mentionné dans le document AN-Conf/14-WP/9, les États éprouvent aussi des difficultés à répondre aux intentions de la recommandation 4.3/1 de la conférence AN-Conf/13 — *Amélioration des performances du système de navigation aérienne* et de la recommandation 4.3/2 *Initiatives nationales et régionales en matière de collaboration et de mise en œuvre*.

2. DISCUSSION

2.1 Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) apporte une contribution essentielle à l'atteinte des objectifs stratégiques de l'OACI et il joue un rôle important à l'égard du Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030. Malgré les efforts pour décrire les indicateurs de rendement clés associés au GANP, il n'existe pas actuellement d'entente sur les exigences de performance et les seuils de performance, notamment pour l'espace aérien au-dessus de la haute mer.

2.2 Bien que certains États et certaines sous-régions aient mis en place des mécanismes de collecte de données aux fins de surveillance et d'amélioration des performances des services ATM, il n'existe pas de mécanisme mondial pour l'évaluation et l'analyse comparative de ces performances au niveau régional.

2.3 Le *Rapport sur la performance mondiale des services de navigation aérienne* produit par la Civil Air Navigation Services Organization (CANSO) aide les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) à mesurer leurs performances et à se comparer à leurs pairs. Toutefois, une approche plus exhaustive de la mesure de la performance des services ATM est nécessaire, en particulier pour les espaces aériens océaniques, en haute mer ou éloignés.

3. CONCLUSION

3.1 Dans le but d'aborder la question de la performance opérationnelle ATM et pour soutenir la mesure et la surveillance de la performance des services ATM, et comme complément aux recommandations proposées dans le document AN-Conf/14-WP/9.

3.1.1 Ses seuils de performance, spécifiquement pour les espaces aériens océaniques et au-dessus de la haute mer, devraient être adoptés.

3.1.2 Il faut une meilleure compréhension des exigences de performance désirées dans les espaces aériens océaniques et au-dessus de la haute mer, d'un point de vue de l'utilisateur.

3.2 Afin de déterminer les seuils de performance, il est proposé d'utiliser des enquêtes mondiales et des ateliers auxquels les compagnies aériennes, les fournisseurs ANSP et les aéroports pourraient contribuer. L'IATA est disposée à faciliter ces enquêtes et ces ateliers et à consolider les contributions reçues.

4. **SUITE À DONNER**

4.1 La Conférence est invitée à adopter les recommandations suivantes :

Il est recommandé que les États :

a) contribuent à la définition des seuils de performance, comme décrit aux paragraphes 3.1 et 3.2.

Il est recommandé que l'OACI :

b) étudie, par l'intermédiaire de l'organe de travail approprié,

1) la façon de réutiliser les seuils de performance de l'industrie en visant une meilleure évaluation de la performance des services ATM ;

2) la possibilité de créer un tableau de bord pour l'évaluation et l'analyse comparative de la performance ; et

c) fasse progresser le développement des principes de gouvernance des données et de l'information en relation avec l'analyse de performance des services ATM.

— FIN —