



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

DATE D'ABANDON DU PLAN DE VOL 2012

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La mise en œuvre du concept de vol et flux de trafic aérien — Information pour un environnement collaboratif (FF-ICE) pour remplacer la procédure de dépôt du plan de vol est une étape nécessaire pour le passage aux opérations basées sur trajectoire (TBO). Les utilisateurs de l'espace aérien n'en profiteront que si les États se servent de l'information additionnelle fournie par le système FF-ICE et que le service de planification proposé comme option pour la modification des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444) est mis en œuvre par les États. Les utilisateurs de l'espace aérien comprennent que les États ne peuvent pas mettre en œuvre FF-ICE tous en même temps, mais durant la transition à FF-ICE, ils devront maintenir la capacité de livrer les messages FPL2012 tout en soutenant les services FF-ICE. Une transition longue et fragmentaire accentuerait le risque d'un manque d'harmonisation. Alors que les utilisateurs de l'espace aérien appuient l'élimination graduelle du système FPL2012, ils souhaiteraient que l'OACI et les États envisagent de limiter la période de transition et qu'ils hâtent la mise en œuvre du service de planification.

Suite à donner : la Conférence est invitée à accepter les recommandations formulées au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Plusieurs propositions de modification ont été récemment approuvées par l'OACI, touchant la mise en œuvre de FF-ICE. Ces modifications n'obligent pas les États à mettre en œuvre FF-ICE, mais elles recommandent plutôt que les États en position de le faire adoptent FF-ICE comme mécanisme de dépôt des plans de vol. Le matériel d'orientation à l'appui décrit en détail la façon de gérer la transition entre FPL 2012 et FF-ICE.

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

1.2 Dans le Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750), FF-ICE est présenté comme la base initiale de TBO. FF-ICE met en place la coordination et la maintenance collaboratives de l'information de vol avancée pour la planification, la replanification et la gestion des courants de trafic aérien (ATFM). L'ATFM tient compte des préférences de vol et des capacités de l'exploitant et des améliorations en matière d'équilibrage de la demande (meilleure utilisation de la capacité) résultant de l'information de vol ponctuelle et précise.

2. DISCUSSION

2.1 Les utilisateurs de l'espace aérien appuient la mise en place de la FF-ICE qu'ils considèrent comme un mécanisme pouvant concilier les intentions de trajectoire de vol et les contraintes de l'espace aérien, et aussi fournir aux services de contrôle de la circulation aérienne (ATC) davantage d'information sur les capacités des aéronefs, pour que de meilleurs services soient offerts.

2.2 La mise en œuvre volontaire recommandée par l'OACI entraîne une approche parcellaire qui empêche de profiter des avantages de FF-ICE. Cela se manifeste dans deux domaines. Le premier tient au fait que quelques services FF-ICE sont obligatoires, tandis que d'autres sont facultatifs, comme la planification FF-ICE, qui entraînerait des avantages additionnels pour les utilisateurs de l'espace aérien. Si on le met en place, ce service permettrait aux utilisateurs de l'espace aérien de mieux planifier leurs vols, puisqu'il permet un processus de planification collaboratif pour optimiser le plan et réduire les changements imprévus de route, d'altitude ou de vitesse une fois que le plan de vol est soumis. Comme les utilisateurs de l'espace aérien ne voient pas pour l'instant quand les services facultatifs seront mis en œuvre par les États, il leur est difficile de planifier les mises à jour de leurs systèmes de planification des vols.

2.3 L'autre domaine préoccupant est lié à l'absence de plan clair pour la migration vers FF-ICE dans plusieurs États, ce qui accroît la difficulté d'obtenir les avantages de FF-ICE lorsque trop d'États dans une région donnée ne sont toujours pas en mesure de traiter les messages FF-ICE, empêchant ainsi les utilisateurs de l'espace aérien d'optimiser pleinement l'embarquement de carburant pour un vol donné. Cela fait aussi en sorte que les utilisateurs de l'espace aérien doivent conserver une liste sans cesse changeante des capacités de planification de vol des États, afin que les plans de vol déposés le soient dans le format accepté (FF-ICE ou FPL 2012).

3. CONCLUSION

3.1 Considérant ce qui précède, l'Association du transport aérien international (IATA) accueille favorablement la recommandation du document AN-Conf/14-WP/11 voulant qu'on adopte une date d'abandon pour limiter la durée de la période de transition. L'IATA recommande que les considérations suivantes soient prises en compte.

3.1.1 Raccourcir la durée de la transition est désirable puisque les utilisateurs de l'espace aérien préféreraient déposer une trajectoire pour laquelle ils sont confiants d'obtenir l'approbation des services ATC avec le moins possible de modifications, ce qui augmenterait l'efficacité.

3.1.2 Pour minimiser les impacts d'un mode mixte prolongé durant la transition à FF-ICE, des plans de transition régionaux à FF-ICE peuvent être adoptés. Cela ferait en sorte que pour tous les vols d'une région donnée, il y aurait un processus unique et cohérent de dépôt des plans de vol.

3.1.3 Les États devraient envisager le service de planification puisque ce service FF-ICE facultatif aide les utilisateurs de l'espace aérien à mieux planifier leurs vols et à optimiser l'emport de carburant.

4. **SUITE À DONNER**

4.1 La Conférence est invitée à accepter les recommandations qui suivent.

Il est recommandé que les États :

- a) entreprennent, de façon urgente, la planification de la mise en œuvre de FF-ICE au niveau régional pour minimiser la durée de la période de transition ; et
- b) envisagent de fixer un calendrier pour la mise en œuvre des services facultatifs de FF-ICE, y compris le service de planification.

Il est recommandé que l'OACI :

- c) envisage d'avancer la fin de l'utilisation du FPL2012 à une date plus rapprochée que 2034 ;
- d) développe les dispositions nécessaires pour aider les États à comprendre comment éliminer graduellement l'utilisation du FPL2012 et des messages associés ;
- e) fournisse des orientations et du soutien aux États sur la façon efficiente de faire la transition du FPL 2012 à FF-ICE.

— FIN —