



NOTE DE TRAVAIL

**RÉUNION RÉGIONALE SPÉCIALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (RAN)
AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)**

Durban (Afrique du Sud), 24 – 29 novembre 2008

Point 3 : Aperçu du *Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique*, du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et du Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) (Comité général)

**APPROCHE FONDÉE SUR LES PERFORMANCES
ET MESURE DES PERFORMANCES**

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La réunion spéciale AFI RAN offre une occasion de renforcer l'engagement de l'ensemble du continent à améliorer la sécurité et l'efficacité, résoudre les carences et s'attaquer aux problèmes cruciaux. L'aboutissement prévu de la réunion devrait être un rapport exhaustif proposant une batterie de programmes de travail fondés sur des objectifs de performance, avec résultats mesurables et paramètres, qui facilitera la gestion régionale et mondiale ainsi que l'assistance technique et financière et définira un ensemble complet et étayé de besoins et d'exigences pour la Région AFI. La présente note propose un premier ensemble de domaines et de paramètres clés à utiliser en guise de base pour mesurer les performances comme suite à la réunion, ensemble qu'il conviendrait d'intégrer aux programmes de travail régionaux.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 9.

1. INTRODUCTION

1.1 La réunion spéciale AFI RAN constitue une occasion unique de mettre au point une approche fondée sur les performances nouvelle et complète pour s'occuper de la sécurité de l'aviation et de la planification de la navigation aérienne. La note WP/5 décrit clairement le processus, et plusieurs des autres notes de travail de la réunion proposent des objectifs de performance appuyés par des « fiches du cadre de performance (FCP) ».

2. APPROCHE FONDÉE SUR LES PERFORMANCES

2.1 En ce qui concerne la planification, l'approche fondée sur les performances découle des exigences de l'environnement axé sur les résultats vers lequel l'OACI, l'industrie et les États se dirigent sans relâche. Le *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (Doc 9854) de l'OACI énonce avec clarté les attentes de la communauté de la gestion du trafic aérien (ATM). Onze de ces attentes, appelées « domaines essentiels de performance » (KPA), y sont énumérées. Pour appuyer cette approche, un manuel sur les performances mondiales du système de navigation aérienne (Doc 9883) a

été élaboré, qui définit étape par étape une façon d'aborder la planification fondée sur les performances, compte tenu des KPA prévus par le concept opérationnel. Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde établit la base pour la mesure des performances de sécurité.

2.2 L'approche fondée sur les performances repose sur les principes suivants :

- a) forte focalisation sur les résultats souhaités/nécessaires par l'adoption d'objectifs et de cibles de performance ;
- b) processus décisionnel axé sur les résultats souhaités/nécessaires ;
- c) décisions fondées sur les faits et les données.

2.3 L'évaluation des réalisations doit être effectuée périodiquement au moyen d'un examen des performances, ce qui nécessite des moyens adaptés de mesure des performances et de collecte des données. La mise en place d'une approche fondée sur les performances exige un partage des connaissances, une activité de formation et des compétences spécifiques. À terme, cela devrait donner lieu à un système d'aviation plus sûr et plus efficace. Comme il s'agit d'une tâche ambitieuse, qui réclame une action coordonnée à l'échelle mondiale, la communauté de l'aviation devrait être encouragée à adopter une solution commune pour l'élaboration et la mise en œuvre d'une approche de la sécurité de l'aviation et de la planification du système de navigation aérienne fondée sur les performances.

3. ENTENTE SUR LES OBJECTIFS

3.1 Le premier principe de l'approche fondée sur les performances est une *forte focalisation sur les résultats souhaités/nécessaires*. La capacité de parvenir à un consensus sur les résultats souhaités de la gestion des performances, en termes de performances à réaliser (c.-à-d. de convenir des objectifs et des cibles), est une condition fondamentale du succès de l'approche.

4. COLLECTE, TRAITEMENT, STOCKAGE ET COMMUNICATION DES DONNÉES

4.1 La collecte, le traitement, le stockage et la communication des données sont indispensables à l'approche fondée sur les performances. Il ne faudrait pas présumer que toutes les données nécessaires sont simplement disponibles « quelque part » et qu'il n'y a qu'à les copier. On peut parfois réutiliser des données produites par d'autres entités, mais une chaîne de communication de données commence toujours à la base, et mettre en place et gérer comme il convient la totalité de la chaîne font partie intégrante de l'approche. Pour mettre en place une chaîne de communication de données, il faut d'ordinaire la participation de plusieurs membres de la communauté ATM. La volonté des membres à participer nécessite l'établissement d'une culture de communication de données sur les performances ainsi qu'une aptitude à bien gérer les questions de divulgation et de confidentialité et à décider cas par cas quelle formule convient le plus : obligatoire ou volontaire.

4.2 À la fin, les données sont condensées en un petit nombre d'indicateurs qui représentent les connaissances de haut niveau sur les performances du système. Mais avant d'arriver à ce point, il faut collecter des données d'une diversité de sources, vérifier leur qualité et les stocker. Ces tâches imposent des mesures sur le plan technique, l'harmonisation et la normalisation des exigences en matière de communication, ainsi que des investissements dans une infrastructure TI appropriée. Les mesures d'harmonisation et de normalisation évoquées ci-dessus sont nécessaires pour assurer une interprétation uniforme des données entre les différentes sources de communication. Il s'agit d'une condition préalable à la pertinence de l'analyse comparative (comparaison des sources de communication) et du regroupement des données (calcul des totaux entre les sources de communication).

5. APPROCHE ÉTAPE PAR ÉTAPE

5.1 Le Doc 9883 décrit le processus étape par étape suivant pour l'approche fondée sur les performances :

- a) Étape 1 : Définir/examiner la portée, le contexte et les souhaits/attentes généraux ;
- b) Étape 1.1 : Définir la portée ;
- c) Étape 1.2 : Définir le contexte ;
- d) Étape 1.3 : Déterminer les souhaits et les attentes ;
- e) Étape 2 : Déterminer les possibilités et les problèmes et fixer les objectifs ;
- f) Étape 2.1 : Dresser une liste des possibilités et problèmes actuels et futurs qui nécessitent une attention sur le plan de la gestion des performances ;
- g) Étape 2.2 : Concentrer les efforts en définissant et hiérarchisant les objectifs de performance selon les besoins ;
- h) Étape 3 : Chiffrer les objectifs ;
- i) Étape 3.1 : Définir comment la progression vers la réalisation des objectifs de performance sera mesurée et les données à utiliser à cette fin ;
- j) Étape 3.2 : Définir le rythme de progression souhaité en termes de performances de base et de performances visées ;
- k) Étape 4 : Choisir des solutions pour tirer parti des possibilités et résoudre les problèmes ;
- l) Étape 4.1 : Choisir les facteurs déterminants de la réalisation des performances visées ;
- m) Étape 4.2 : Trouver des solutions pour tirer parti des possibilités et atténuer les effets des moteurs choisis et des facteurs d'entrave ;
- n) Étape 4.3 : Choisir un ensemble suffisant de solutions ;
- o) Étape 5 : Mettre en œuvre les solutions ;
- p) Étape 6 : Évaluer la réalisation des objectifs.

5.2 Plusieurs des notes de travail de la présente réunion contiennent des propositions concernant les étapes 1 à 5. La présente note propose un ensemble de paramètres pour l'étape 6, sur la base des KPA définis dans le concept opérationnel et développés dans le Doc 9883.

6. FICHES DU CADRE DE PERFORMANCE

6.1 Outre ce qui précède, l'OACI est en train d'adopter une approche axée sur les résultats pour ses travaux ; il est donc important que toutes les activités et tous les programmes de travail soient liés au Plan d'activités (et aux produits attendus qui y figurent) afin d'assurer la

cohérence de la stratégie et la traçabilité jusqu'aux résultats mondiaux précédemment convenus. Pour tenir compte à la fois de l'approche de la planification de la mise en œuvre fondée sur les performances et de l'approche axée sur les résultats de l'OACI, des FCP ont été élaborées.

7. CHOIX DE PARAMÈTRES POUR LA RÉGION AFI

7.1 Sécurité

7.1.1 Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (cf. A36-7) contient les objectifs mondiaux en matière de sécurité.

7.1.2 Il est donc recommandé que la Région AFI mesure les KPA-Sécurité à l'aide de dérivés directs des objectifs mondiaux, en utilisant les paramètres suivants :

- a) Sécurité-1 : Nombre d'accidents mortels ;
- b) Sécurité-2 : Nombre de morts ;
- c) Sécurité-3 : Taux d'accidents de la Région AFI par rapport à la moyenne mondiale ;
- d) Sécurité-4 : Nombre d'accidents et d'incidents graves qui ont été signalés à l'OACI (sous forme de pourcentage du nombre total d'accidents et incidents à signaler connus de l'OACI).

7.2 Efficacité

7.2.1 Sur la base du concept opérationnel d'ATM mondiale et du manuel sur les performances mondiales du système de navigation aérienne, les paramètres suivants sont proposés :

- a) Capacité-1 : Capacité aéroportuaire quotidienne moyenne pour un groupe de 35 aéroports, mesurée sous forme de moyenne mobile sur 5 ans ;
- b) Rapport coûts/efficacité-1 : Total coût d'exploitation plus coût du capital, divisé par le nombre de vols IFR ;
- c) Efficacité-1 : Économies de carburant estimatives (par rapport à 2000) ;
- d) Efficacité-2 : Nombre de routes PBN/nombre d'approches APV vers des extrémités de piste ;
- e) Environnement-1 : Production de CO₂.

8. CONCLUSION

8.1 La réunion est invitée à adopter la recommandation suivante :

Recommandation 6/x — Approche fondée sur les performances et mesure des performances

Il est recommandé que l'APIRG et les groupes de sécurité régionaux établissent des indicateurs qui soient spécifiques, mesurables, réalisables, pertinents et liés au facteur temps

et qu'ils les relient à la case appropriée des FCP, en utilisant les paramètres suivants et/ou d'autres paramètres jugés appropriés pour le continent africain :

Sécurité

- a) Sécurité-1 : Nombre d'accidents mortels ;
- b) Sécurité-2 : Nombre de morts ;
- c) Sécurité-3 : Taux d'accidents de la Région AFI par rapport à la moyenne mondiale ;
- d) Sécurité-4 : Nombre d'accidents et d'incidents graves qui ont été signalés à l'OACI (sous forme de pourcentage du nombre total d'accidents et incidents à signaler connus de l'OACI) ;

Efficacité

- a) Capacité-1 : Capacité aéroportuaire quotidienne moyenne pour un groupe de 35 aéroports, mesurée sous forme de moyenne mobile sur 5 ans ;
- b) Rapport coûts/efficacité-1 : Total coût d'exploitation plus coût du capital, divisé par le nombre de vols IFR ;
- c) Efficacité-1 : Économies de carburant estimatives (par rapport à 2000) ;
- d) Efficacité-2 : Nombre de routes PBN/nombre d'approches APV vers des extrémités de piste ;
- e) Environnement-1 : Production de CO₂ ;

et que

l'OACI assure une coordination avec les États, les organisations et les parties prenantes de la région pour collecter et traiter les données permettant de mesurer les paramètres, en tirant parti le plus possible des données existantes et des initiatives en cours.

9. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

- 9.1 La réunion est invitée à approuver le projet de recommandation figurant au § 8.1.