



## ASSEMBLÉE — 36<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 31 : Évolution continue d'un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial fondé sur les performances

#### ÉVOLUTION CONTINUE D'UN SYSTÈME ATM MONDIAL FONDÉ SUR LES PERFORMANCES

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le présent rapport sur les progrès réalisés par l'Organisation dans la mise en œuvre d'un système ATM mondial fondé sur les performances est soumis à l'Assemblée dans le cadre de la Résolution A35-15 de l'Assemblée.

Ce rapport rend compte de l'acceptation du deuxième amendement du Plan mondial de navigation aérienne par le Conseil, des travaux de la Commission de navigation aérienne sur les besoins du système, les stratégies de transition et le cadre de performance, ainsi que des sujets examinés au Symposium mondial sur les performances du système de navigation aérienne (Montréal, 26 – 30 mars 2007).

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à prier instamment le Conseil de prendre des mesures pour encourager la communauté aéronautique à adopter une approche commune dans le développement et la mise en œuvre d'un système ATM mondial fondé sur les performances.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A et D, et vise à appeler l'attention des États et des organisations internationales sur les faits nouveaux concernant la mise en œuvre d'un système ATM mondial fondé sur les performances.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM</i> Doc 9848, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2004)</i> Doc 9854, <i>Concept opérationnel d'ATM mondiale</i> Doc 9882, <i>Manuel sur les besoins du système de gestion du trafic aérien</i> Doc 9883, <i>Manuel sur les performances mondiales du système de navigation aérienne, Partie I — Stratégies de transition fondées sur les performances</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 Plusieurs faits nouveaux concernant la mise en œuvre d'un système ATM mondial (Résolution A35-15 de l'Assemblée) se sont produits depuis la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée : l'actualisation du *Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM*, l'élaboration des besoins et des stratégies de transition à l'appui du concept opérationnel d'ATM mondiale, l'élaboration d'un cadre de performance, qui est presque terminée, la mise sur pied d'un programme intégré pour faciliter le processus de planification et de mise en œuvre et la tenue du Symposium mondial sur les performances du système de navigation aérienne.

## 2. EFFORTS DE L'OACI EN VUE DE METTRE EN ŒUVRE UN SYSTÈME ATM MONDIAL

### 2.1 Mise à jour du Plan mondial de navigation aérienne et élaboration d'un programme intégré pour appuyer la planification de la mise en œuvre

2.1.1 Le 30 novembre 2006, le Conseil a accepté le deuxième amendement du *Plan mondial de navigation aérienne (GANP)* (Doc 9750). Cet amendement découle de la sixième réunion de consultation entre la Commission de navigation aérienne et l'industrie sur les mesures à prendre pour favoriser la mise en œuvre des recommandations de la onzième Conférence de navigation aérienne (2004).

2.1.2 Le Plan mondial contient maintenant un ensemble de 23 initiatives, dérivées de la feuille de route de l'industrie. Ces initiatives constituent une progression logique du travail évolutif déjà accompli par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et elles seront intégrées au cadre de planification actuel.

2.1.3 Le Plan mondial sera complété par divers outils de planification (applications logicielles, documents de planification, formulaires de compte rendu sur le web, outils de gestion des projets). Les États et les PIRG qui envisagent d'améliorer les infrastructures régionales de navigation aérienne utiliseront ces initiatives et les modèles de programme communs qui s'y rapportent pour établir des objectifs de performance et des calendriers de mise en œuvre ainsi que pour élaborer un programme et un calendrier détaillés des activités de planification nécessaires à la réalisation des travaux requis.

2.1.4 Un cadre de planification a été élaboré pour faciliter les processus de planification. En plus de servir d'outil interne pour l'Organisation, il aidera à assurer l'intégration du Plan mondial, des plans régionaux et des programmes de travail correspondants. Joint à des logiciels et à un site web, ce cadre de planification constituera un mécanisme qui permettra aux gestionnaires et aux organes directeurs de suivre et d'analyser les activités et les calendriers détaillés qui devraient mener à la réalisation du système mondial de navigation aérienne envisagé dans le concept opérationnel.

### 2.2 Besoins du système ATM

2.2.1 La Résolution A35-15 prie instamment le Conseil de faire en sorte que l'OACI élabore les besoins de l'ATM nécessaires pour appuyer la mise en œuvre d'un système ATM mondial (Appendice B, § 2 du dispositif). Les éléments indicatifs élaborés en réponse à cette disposition figurent dans le *Manuel sur les besoins du système de gestion du trafic aérien* (Doc 9882), dont une édition provisoire a été publiée (en anglais) sur l'ICAO-NET en attendant les dernières modifications rédactionnelles et la traduction.

## 2.3 Stratégies de transition fondées sur les performances

2.3.1 La Résolution A35-15 de l'Assemblée a également prié le Conseil de faire en sorte que l'OACI élabore des stratégies de transition pour appuyer la mise en œuvre d'un système ATM mondial (Appendice B, § 2 du dispositif). À l'appui de cet aspect de la planification mondiale, la Commission a élaboré la Partie I du *Manuel sur les performances mondiales du système de navigation aérienne*, intitulée *Stratégies de transition fondées sur les performances* (Doc 9883). Une édition provisoire de ce document a été publiée (en anglais) sur l'ICAO-NET en attendant les dernières modifications rédactionnelles et la traduction.

2.3.2 Un des objectifs importants de ce document est de mieux faire comprendre la nécessité de changer la façon de planifier l'évolution de l'ATM à l'échelle nationale, régionale et mondiale et d'appuyer l'utilisation du Plan mondial comme document de planification de la transition. Les choix de planification doivent être de plus en plus justifiés à l'avance par une analyse exhaustive des besoins en performance anticipés, des avantages escomptés et des calendriers de réalisation. La gestion et la planification explicites des performances de l'ATM seront nécessaires pour s'assurer de répondre aux attentes de la communauté ATM tout au long du processus de transition.

2.3.3 Le Doc 9883 a également pour objectif de fournir aux PIRG et à d'autres organes de l'OACI des orientations pratiques sur la manière d'intégrer l'approche fondée sur les performances dans leurs travaux. Une approche de la planification de transition harmonisée et convenue à l'échelle mondiale est en outre nécessaire pour permettre aux États et aux régions de travailler en collaboration à l'élaboration des modalités de la transition.

2.3.4 Ce document ne doit pas être utilisé isolément, mais dans le contexte du Doc 9854, qui présente la vision et la direction globales, du Doc 9882, qui développe la vision globale et précise de l'évolution fonctionnelle de l'ATM ainsi que du Doc 9750, qui servira de base à la planification harmonisée et coordonnée de la mise en œuvre.

## 2.4 Cadre de performance

2.4.1 En plus d'encourager la réalisation de travaux sur les besoins de l'ATM et les stratégies de transition, la Résolution A35-15 prie instamment le Conseil de prendre les dispositions nécessaires pour que le futur système ATM mondial soit axé sur les performances et que les objectifs et cibles de performance pour le futur système soient élaborés en temps utile (Appendice B, § 4). Les éléments indicatifs à ce sujet devraient être achevés pour la fin de 2007. Ils ont pour objectifs :

- a) de mieux faire comprendre la nécessité de changer la façon de planifier l'évolution de l'ATM à l'échelle nationale, régionale et mondiale ;
- b) de fournir l'orientation initiale sur la manière d'adopter une approche fondée sur les performances dans la transition du système ATM actuel au futur système ATM décrit dans le Doc 9854 ;
- c) de préconiser une approche harmonisée et convenue à l'échelle mondiale pour la planification de la transition afin que les régions et les États travaillent en collaboration à définir les futures modalités de transition au système ATM envisagé dans le concept opérationnel d'ATM mondiale.

### **3. SYMPOSIUM MONDIAL SUR LES PERFORMANCES DU SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE**

3.1 Le Symposium mondial sur les performances du système de navigation aérienne s'est tenu à Montréal du 26 au 30 mars 2007. Plus de 400 participants d'États, d'organisations internationales et de l'industrie y ont participé. Plusieurs options ont été proposées dans le cadre de l'examen de la voie que devrait suivre la communauté aéronautique, notamment : la mise en œuvre de la navigation de surface (RNAV) et de la qualité de navigation requise (RNP) conformément au concept de la navigation fondée sur les performances (PNB) ; l'emploi du Plan mondial dans la planification de la transition fondée sur les performances ; la collaboration dans l'établissement d'indicateurs de performance ; la mesure et le compte rendu des performances par les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) ; l'utilisation des domaines de performance clés (KPA) de l'OACI pour la gestion des performances ; la mise en œuvre de programmes de sécurité par les États et l'établissement de niveaux acceptables de sécurité ; la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité par les fournisseurs de services, les exploitants d'aéronefs, les aérodromes et les organismes de maintenance, et l'utilisation du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) pour réaliser les objectifs de performance.

3.2 Les points concernant le rôle de l'OACI portaient principalement sur l'avancement des travaux dans les domaines opérationnel, technique, de la sécurité et de la gestion ; l'assurance de l'interopérabilité mondiale entre les diverses initiatives de navigation aérienne ; l'élaboration et la préconisation d'exigences minimales de compte rendu des performances pour les ANSP ; la mise au point d'une méthode de mesure des onze attentes de la communauté ATM en fonction des KPA ; l'élaboration d'éléments d'orientation pour faciliter le processus décisionnel conjoint, et l'accélération de la mise en œuvre de la PBN.

3.3 Parmi les exposés présentés au Symposium, il convient de souligner ceux des conférenciers européens sur le Programme de recherche ATM dans le cadre du Ciel unique européen (SESAR) et ceux de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis sur les systèmes de transport aérien de la prochaine génération (NextGen). Ces deux grands programmes sont conformes au concept opérationnel de l'OACI et le cadre de performance figurant dans le concept opérationnel sert, jusqu'à un certain point, de base de leurs travaux. D'après les délibérations du symposium, cependant, il est évident que, pour assurer l'interopérabilité mondiale, il faut sans tarder améliorer la coordination entre ces deux programmes et les initiatives de transition à l'ATM dans les autres parties du monde ainsi qu'avec l'OACI.

### **4. CONCLUSIONS**

4.1 Le concept d'un système de navigation aérienne fondé sur les performances découle de bonnes pratiques de l'industrie qui se sont développées pendant de nombreuses années en dehors du contexte aéronautique. L'évolution de l'aviation vers un cadre moins réglementé et plus privatisé, comportant de plus grandes responsabilités, rend les avantages de la mise en œuvre d'un système de navigation fondé sur les performances de plus en plus évidents. La mise en place d'un cadre de performance exigera le partage des connaissances, une formation, des connaissances spécialisées, l'utilisation de matériel et de logiciels ainsi que des capacités d'analyse. Comme le but global est de définir des objectifs et de mesurer les réalisations par rapport à ces objectifs, il en résultera un système plus efficace grâce à une économie de coûts, une diminution du gaspillage des ressources, des pratiques plus équitables d'établissement des redevances et une prestation plus efficace des services. Ce travail étant ambitieux et exigeant un effort coordonné à l'échelle mondiale, la communauté aéronautique doit

être encouragée à adopter une approche commune dans le développement et la mise en œuvre d'un système ATM fondé sur les performances.

4.2 L'OACI continuera à assurer l'interopérabilité, l'harmonisation et l'uniformité entre les grands programmes axés sur des régions ou des besoins opérationnels particuliers et le reste de la communauté de l'aviation civile internationale. Il devrait en découler une plus grande interopérabilité ainsi que des procédures et des prescriptions d'équipement communes, ce qui réduira les coûts du système de navigation aérienne et en augmentera l'efficacité.

— FIN —