



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

GROUPE RÉGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE DIX-NEUVIÈME RÉUNION (APIRG/19) (Dakar, Sénégal, 28 - 31 octobre 2013)

Point 3: Cadre de performance pour la planification et la mise en œuvre régionales de la navigation aérienne

3.7 Autres questions de navigation aérienne

Concept «Mieux équipé, mieux servi» lors de l'exploitation de l'espace aérien

(Note présentée par l'IATA)

| SOMMAIRE |
|---|
| <p>La présente note expose les principes du concept «mieux équipé, mieux servi», qui vise à donner la possibilité aux vols les mieux équipés de tirer le meilleur parti de l'investissement d'une compagnie aérienne (en matière d'équipements et de formation) grâce à une amélioration de la performance ou du service.</p> |
| <p>La note propose également des phases de mise en œuvre qui permettent d'atteindre cet objectif moyennant quelques mesures incitatives opérationnelles.</p> |
| RÉFÉRENCE(S): Doc 9854 de l'OACI |
| Objectif(s) stratégique(s) connexe(s) de l'OACI: A, B et E |

1. INTRODUCTION

1.1 Le principe du *premier arrivé, premier servi* a fait le jeu de la communauté aéronautique pendant des années. Cependant, ce principe est devenu de plus en plus problématique, surtout pendant les périodes de transition technologique où le nombre d'utilisateurs moins bien équipés est encore très important.

1.2 Depuis des décennies, les compagnies aériennes dotent leurs avions d'équipements de pointe dans l'espoir de tirer profit des avantages opérationnels de ces capacités pour compenser leurs coûts. Malheureusement, ces avantages sont très lents à se matérialiser.

2. DISCUSSION

2.1 Pour les compagnies aériennes, l'objectif le plus important est de disposer d'un système ATM qui offre la plus grande capacité, équivalente à la demande, et que celui-ci fonctionne le plus efficacement possible. Le principe *du premier arrivé premier servi* n'est pas compatible avec cet objectif.

2.2 Récemment, l'expression «*Mieux équipé mieux servi*» a été utilisée pour désigner un mode d'exploitation dans lequel les exploitants de compagnies aériennes ayant investi dans des équipements de bord modernes seraient en droit de tirer pleinement profit des avantages opérationnels de leur investissement.

2.3 Effectuer des vols selon ce principe est plus difficile qu'il n'y paraît à première vue, essentiellement en raison de la complexité résultant du mélange des capacités de l'aéronef dans un espace aérien encombré avec l'augmentation corrélative de la charge de travail qui incombe au contrôle de la circulation aérienne. En outre, le concept de « mieux équipé » n'est pas le meilleur indicateur de la capacité d'un vol. Plusieurs autres éléments, telles que la capacité de planification du vol, la formation de l'équipage, etc. doivent également être pris en considération.

2.4 Selon ce principe, l'expression «mieux équipé, mieux servi» est celle que préfèrent les exploitants. Les vols les mieux équipés auront l'occasion de tirer pleinement profit de leurs capacités afin de maximiser l'efficacité globale du système ATM et du vol lui-même.

2.5 Dans l'environnement actuel où il existe diverses capacités, il convient, dans une certaine mesure, d'accorder des avantages opérationnels aux exploitants d'aéronefs qui ont des capacités de pointe. Nous avons atteint un point où il n'est plus acceptable de s'accommoder du plus petit dénominateur commun et d'attendre que tous les usagers soient équipés avant d'effectuer la transition à des opérations améliorées.

2.6 Le choix d'adopter le concept «Mieux équipé mieux servi» exige une compréhension des principes à suivre pour obtenir un résultat positif. L'IATA appuie les principes contenus dans le concept opérationnel de l'ATM mondiale, qui sont décrits dans le Doc 9854 de l'OACI, ainsi que toute initiative qui donne aux exploitants un retour sur leur investissement tout en garantissant un système ATM plus sûr et plus efficace.

2.7 Ces principes comprendront, notamment:

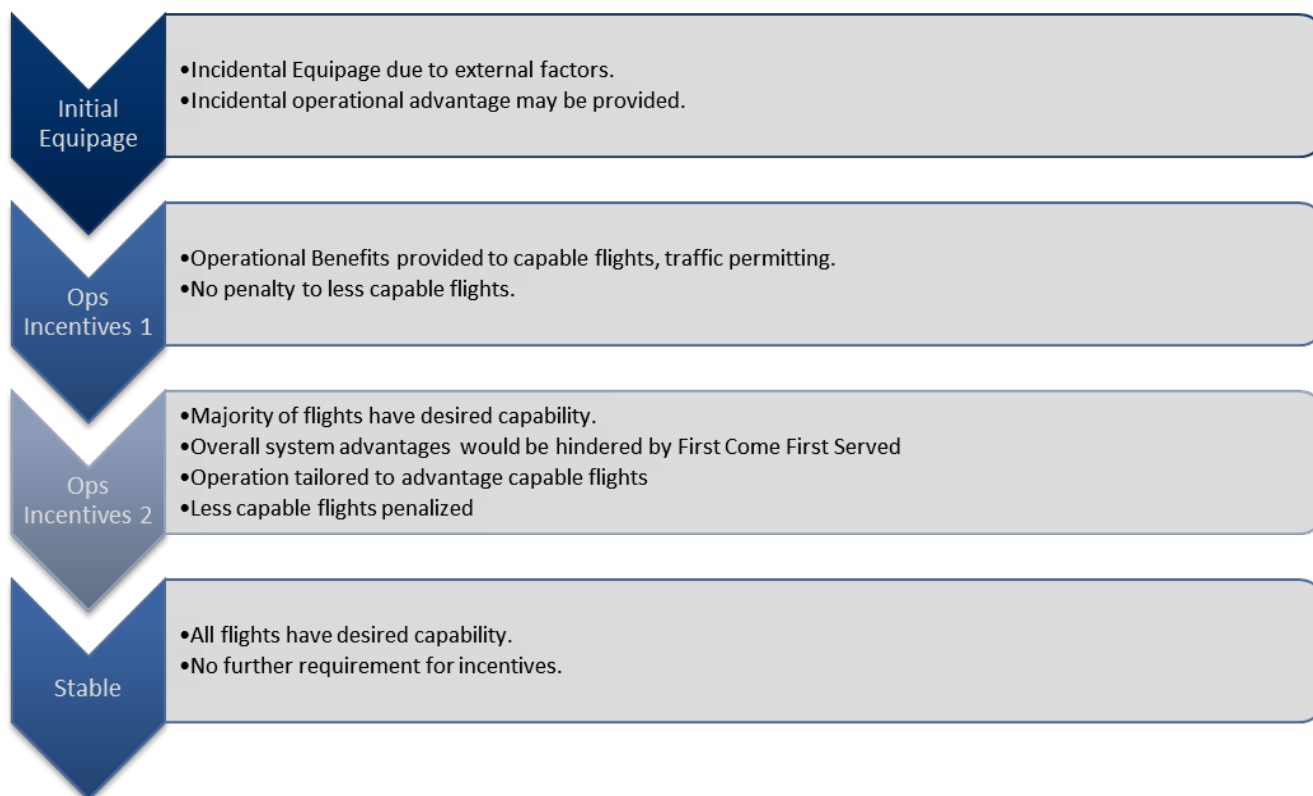
- Une prise de décision collective en matière de gestion de l'espace aérien et des capacités requises;
- La disponibilité et l'aptitude du régulateur à certifier les capacités de pointe des aéronefs;
- L'accès équitable à l'espace aérien sur le long terme.

2.8 La mise en œuvre du concept «Mieux équipé mieux servi» nécessitera que le système ATM soit examiné cas par cas, volume de service par volume de service. Pour chaque volume de service, les éléments ci-après devront être évalués:

- Les possibilités d'accroître l'efficacité;
- Ensuite la capacité du vol (est-ce un facteur déterminant ?); et enfin
- La question de savoir si une proportion convenable des aéronefs a la capacité souhaitée.

2.9 La mise en œuvre du concept «Mieux équipé mieux servi» ne doit nullement introduire une charge de travail ou des risques supplémentaires qui ne sont pas entièrement atténués, au besoin.

2.10 Le schéma ci-dessous propose une transition, qui part d'un environnement stable, en passant par certaines étapes d'incitation opérationnelles, pour aboutir à un nouvel état stable où une nouvelle capacité a été acceptée par les parties prenantes, ou plus vraisemblablement, a été imposée.



3. Suite à donner par la réunion

3.1 La réunion est invitée:

- à prendre acte des informations contenues dans la présente note;
- à adopter les principes du concept «Mieux équipé, mieux servi (MCBS)»;
- à examiner les phases de la mise en œuvre du concept «Mieux équipé mieux servi», proposées au paragraphe 2.10 en vue de leur adoption.

-FIN-