|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| TEMPS CLIMAT EAU | A picture containing text, clipart, ceramic ware, porcelain  Description automatically generated**Organisation météorologique mondiale**  **COMMISSION DES SERVICES ET APPLICATIONS SE RAPPORTANT AU TEMPS, AU CLIMAT, À L’EAU ET À L’ENVIRONNEMENT**  **Deuxième session** 17-21 octobre 2022, Genève | **SERCOM-2/INF. 5.4** |
| Présenté par: Président du SC-AVI  30.VIII.2022 |

*[Ce document a été traduit à titre indicatif à l’aide d’un système de traduction automatique associé à des mémoires de traduction. Si des efforts raisonnables ont été déployés par l’OMM pour améliorer la qualité de la traduction ainsi produite, aucune garantie, expresse ou implicite, n’est toutefois donnée quant à son exactitude, sa fiabilité ou sa précision. Les divergences ou différences ayant pu résulter de la traduction vers le français du contenu du document original ne créent aucune obligation et n’ont aucun effet juridique en termes de conformité, d’exécution ou à toute autre fin. Il se peut que certains contenus (tels que les images) n’aient pu être traduits en raison des limites techniques du système. En cas de doute sur l’exactitude des informations contenues dans la traduction, veuillez vous reporter à l’original anglais qui constitue la version officielle du document].*

## STATUT DE LA MISE À JOUR DU PLAN À LONG TERME POUR LA MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE

### Contexte

En 2019, le dix-huitième Congrès météorologique mondial, par la résolution 28 (Cg-18), a approuvé la publication d’une première édition d’un Plan à long terme pour la météorologie aéronautique. L’élaboration du plan à long terme découle des travaux entrepris par la Commission de météorologie aéronautique (CMAé). Le Congrès a convenu que le plan à long terme devait être un document vivant, faisant l’objet d’un examen régulier et d’une mise à jour périodique afin d’assurer un haut degré d’harmonisation avec le plan stratégique de l’OMM et le Plan mondial de navigation aérienne de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI).

La première édition du Plan à long terme pour la météorologie aéronautique est disponible sous la forme de la publication OMM «AeM SERIES No. 5» (en anglais seulement).

Ce plan fournit un cadre grâce auquel les prestataires de services de météorologie aéronautique des Membres de l’OMM en particulier, et l’ensemble des secteurs de la météorologie et de l’aviation en général, peuvent planifier une transformation progressive d’une approche classique «axée sur les produits» vers une approche moderne «axée sur l’information» pour ce qui est de la fourniture de services à l’aviation jusqu’en 2030 et au-delà. Le plan à long terme tient compte des améliorations globales qu’il est prévu d’apporter au transport aérien au cours de la prochaine décennie et au-delà et complète le Plan mondial de navigation aérienne de l’OACI. Ces mesures sont nécessaires pour que l’OMM puisse avancer à l’unisson des progrès qu’accomplira l’OACI vers la pleine réalisation de son projet d’un système de gestion du trafic aérien harmonisé et compatible sur le plan mondial.

Le plan à long terme propose une ambition et une stratégie continue qui aideront l’OMM, ses Membres et ses partenaires à faire évoluer la prestation des services de météorologie aéronautique en mettant à profit les avancées scientifiques et technologiques provenant des prestataires de services et des utilisateurs aéronautiques. Le plan à long terme tient compte des conséquences de l’augmentation prévue du trafic aérien et du changement climatique, non seulement sur les besoins des usagers de l’aviation en matière de services d’information météorologique, mais aussi sur la prestation effective de services météorologiques aux niveaux national, régional et mondial.

Pris dans leur ensemble, s’ils sont mis en œuvre de manière appropriée et dotés de ressources suffisantes, les développements décrits dans le plan à long terme offrent la possibilité de mieux répondre aux besoins et aux attentes de l’aviation civile internationale au cours de la prochaine décennie et au-delà, et de faire en sorte que l’OMM et ses Membres restent des composantes intégrales, crédibles et pertinentes du système mondial de navigation aérienne.

### Dernières évolutions

Depuis la publication de la première édition du plan à long terme pour la météorologie aéronautique en 2019, le monde a été témoin du début de la pandémie de coronavirus (COVID-19). L’aviation a été l’un des nombreux secteurs gravement touchés par la pandémie. La demande des consommateurs pour les voyages aériens commerciaux a chuté de façon spectaculaire en 2020. La reprise ultérieure en 2021 et 2022 a été progressive et souvent irrégulière. Le ralentissement économique mondial provoqué par la pandémie a eu un effet d’entraînement sur toute la chaîne d’approvisionnement de l’aviation, y compris sur les besoins et la prestation de services de météorologie aéronautique.

À la suite de la première réunion du Comité permanent des services à l’aviation (SC-AVI-1) en décembre 2020, le comité permanent a cherché à répondre à la demande du Congrès, qui souhaitait que le plan à long terme soit maintenu à l’étude et, si nécessaire, mis à jour. Par exemple, en 2021, le SC-AVI a créé une équipe spéciale chargée de la mise à jour du plan à long terme pour la météorologie aéronautique, comprenant un expert de chacune des six régions de l’OMM. L’objectif de l’équipe spéciale était d’aider le SC-AVI à préparer une mise à jour du plan à long terme à soumettre à la SERCOM en 2022, puis au Congrès ou au Conseil exécutif en 2023.

Lors de la deuxième réunion du comité permanent pour les services à l’aviation (SC-AVI-2) en mars et avril 2022, le comité permanent a reçu un rapport sur les progrès réalisés par l’équipe spéciale. Bien que certains progrès aient été réalisés par l’équipe spéciale susmentionnée, le comité permanent a estimé qu’il était nécessaire d’examiner plus en détail la manière dont le plan à long terme devrait être restructuré et réécrit afin de garantir qu’il réponde de manière appropriée et irrémédiable aux impacts à moyen et long terme d’événements mondiaux tels que la pandémie et le changement climatique. En effet, le Comité permanent a examiné certains des nombreux facteurs influençant la prestation actuelle et future des services de météorologie aéronautique, notamment:

* L’investissement dans l’entreprise météorologique mondiale
* La reprise post-pandémie de COVID-19
* La demande de l’industrie aéronautique d’informations météorologiques de haute qualité, géoréférencées, numérisées et sans faille, à l’échelle mondiale
* Les efforts déployés pour un environnement durable
* Les progrès scientifiques et technologiques (par exemple, les systèmes de prévision d’ensemble à haute résolution, l’intelligence artificielle, l’apprentissage automatique et les systèmes de prévision immédiate).
* Évolution future du ou des rôles du personnel météorologique aéronautique

En outre, le comité permanent a reconnu qu’à l’avenir, il était probable qu’un nombre plus restreint de Membres de l’OMM serait nécessaire pour assurer chaque composante de la prestation de services de météorologie aéronautique.

### Prochaines étapes

À la suite de la deuxième réunion du SC-AVI (SC-AVI-2) et en tenant compte des commentaires obtenus pendant et depuis la réunion, les coordinateurs thématiques chargés de la stratégie et de la gouvernance au sein du SC-AVI ont dirigé l’élaboration d’un projet de cadre en vue d’informer la deuxième édition du plan à long terme pour la météorologie aéronautique. La deuxième édition devrait être finalisée à temps pour être examinée lors de la troisième réunion du SC-AVI (SC-AVI-3) fin 2023, puis lors de la troisième session de la Commission des services (SERCOM-3) début 2024.

Une illustration de la nouvelle structure potentielle et du contenu du plan à long terme est présentée dans le tableau 1.

Il reste à déterminer si la mise à jour du plan à long terme sera simplement soumise à l’approbation de la SERCOM-3 en 2024 avant sa publication ou si le Conseil exécutif ou le Congrès extraordinaire en 2024 ou 2025 sera impliqué dans le processus final d’approbation. Quoi qu’il en soit, il est prévu que la deuxième édition du Plan à long terme pour la météorologie aéronautique soit publiée par l’OMM avant la fin de 2025.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

### Tableau 1. Illustration de la nouvelle structure et du nouveau contenu potentiels du plan à long terme pour la météorologie aéronautique.

|  |  |
| --- | --- |
| Titre de la section | **Contenu** |
| Introduction/Contexte | * Aperçu des modifications apportées à la version 2019 * Reprise de l’industrie après la pandémie de COVID-19 * Résumé des besoins de l’industrie en matière de normes mondiales, de qualité et de services d’information * Considérations relatives à la durabilité environnementale * Motivations diverses parmi les Membres de l’OMM pour la prestation de services à l’aviation * Mondialisation de l’entreprise météorologique * Transformation de la prestation de services et évolution du rôle du personnel de météorologie aéronautique |
| Avenir de la prestation de services de météorologie aéronautique | * Progrès de la science et des technologies, et conception ultérieure des informations météorologiques * Besoins de l’industrie d’ensembles de données mondiales, numérisées et à haute résolution comme base de la prestation de services météorologiques * Évolution du rôle des humains et de la machine dans la prestation des services météorologiques et, plus particulièrement, dans les processus de prise de décision |
| Mutation des rôles des prestataires de services de météorologique aéronautique | * Évolution des exigences en matière de compétences et de la formation et du développement connexes   + - * Contributions à une gamme de services homogènes * Reconnaissance du fait que la prestation de services variera d’un prestataire à l’autre, certains d’entre eux choisissant d’abandonner leur programme de météorologie aéronautique |
| Transition vers l’état futur (feuille de route) | * Participation des consommateurs * Cycle rapide d’élaboration et de prestation des services * Automatisation des prévisions (quantités) et des observations météorologiques pour l’aviation * Changement de l’expertise humaine vers des qualités telles que l’interprétation, les limites, la probabilité et les impacts * Domaines d’intervention pour des services supplémentaires, continus et améliorés * Besoin en intégration et en interopérabilité * Rôle des prestataires de services de météorologie aéronautique dans le continuum mondial et local, en mettant l’accent sur les relations * Conseils aux prestataires de services de météorologie aéronautique pour entreprendre la transition |
| Conclusion | * + - * Passage d’une orientation nationale à une orientation régionale pour la prestation de services de météorologie aéronautique durables       * Les prestataires de services de météorologie aéronautique existants sont idéalement placés pour travailler avec les parties prenantes à la modernisation de ces services * L’OMM démontrera qu’elle reste pertinente pour le secteur de l’aviation. |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_