



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Vingt-et-unième réunion du Groupe Afrique – Océan indien de planification et de mise en œuvre
(APIRG/21)
(Nairobi, Kenya, 9-11 octobre 2017)

Point 3 de l'ordre du jour: Cadre de performance pour la planification et la mise en œuvre à l'échelle régionale

ETAT DES MISES A NIVEAU PAR BLOCS DU SYSTEME DE L'AVIATION (ASBU)

(Note de travail présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE
<p>La présente note de travail présente de manière qualitative l'état de mise en œuvre des modules du Block 0 des ASBU dans la Région AFI, et demande aux Etats d'élaborer leurs plans nationaux relatifs aux ASBU, basés sur les besoins opérationnels et les priorités régionaux et nationaux. Elle demande aussi aux Etats de coopérer et de participer activement aux enquêtes conduites par le Secrétariat ou les parties prenantes pertinentes pour assister la région dans le suivi et la mise en œuvre des ASBU.</p>
<p>La suite à donner par l'APIRG se trouve au paragraphe 3.</p>
<p>Reference(s):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI (GANP, Doc 9750) • Plan AFI de navigation aérienne (PNA, Doc 7474), Volume III
<p>La présente note est relative aux objectifs stratégiques A, B, C et E de l'OACI</p>

1. INTRODUCTION

1.1 Le GANP et le concept des ASBU fournissent un cadre et une orientation stratégique pour un système de l'aviation mondial et harmonisé. Ils fournissent également une orientation stratégique et définissent des améliorations opérationnelles mesurables, ainsi que les principes essentiels en matière de politique aéronautique pour assister les régions et les Etats membres de l'OACI dans la préparation et la mise en œuvre de leurs plans de navigation aérienne.

1.2 La planification et la mise en œuvre des modules ASBU choisis pour la Région AFI s'effectue dans le cadre de l'APIRG avec la participation et l'appui de toutes les parties prenantes, y compris les personnels responsables de la réglementation pour veiller à l'interopérabilité et l'harmonisation du système de l'aviation.

2. DISCUSSION

2.1 Le rapport sur le suivi de la mise en œuvre des ASBU sera présenté chaque année à l'APIRG et à son Comité de coordination des projets (APCC) et sera, après son adoption, publié comme un document complémentaire du Volume III du Plan régional de navigation aérienne, et incorporé dans le rapport annuel de navigation aérienne du Groupe.

2.2 L'**Appendice a la présenté note de travail** fournit une information qualitative sur l'état de mise en œuvre des modules du Bloc 0 des ASBU dans la Région AFI. Il contient un flux des travaux pour guider l'analyse des besoins, la planification, le développement et la mise en œuvre des modules ASBU, et pour évaluer leur état de mise en œuvre. Il fournit aussi la catégorisation, la priorité et les indicateurs de haut niveau associés à chacun des modules ASBU.

2.3 A cet égard, il est important de rappeler le système d'établissement de catégories et de priorités ci-après qui a été élaboré dans le but de classer chaque module selon sa priorité de mise en œuvre. Sur la base des besoins opérationnels en en tenant compte des avantages y associés, la Région AFI a choisi tous les 18 modules du Bloc 0 des ASBU à mettre en œuvre. Les catégories des 18 modules du Block 0 sont les suivantes :

- a) Essentielle (E) : Ce sont les modules ASBU contribuant substantiellement à l'interopérabilité, à la sécurité et à la régularité à l'échelle mondiale. Les huit (8) modules de la Région AFI sont FICE, DATM, ACAS, FRTO, AMET, APTA, CDO et CCO.
- b) Désirable (D): Ce sont les modules ASBU dont la mise en œuvre, en raison de leur importance commerciale ou sécuritaire, sont recommandés presque partout. Les cinq (5) modules de la Région AFI sont ACDM, NOPS, ASUR, SNET et TBO.
- c) Spécifique (S) : Ce sont les modules ASBU dont la mise en œuvre est recommandée dans un environnement opérationnel particulier ou pour atténuer des risques identifiés. Les trois (3) modules sont : OPFL, ASEP et WAKE.
- d) Optionnel (O) : Ce sont les modules ASBU qui répondent à des besoins opérationnels particuliers dans certains pays de la Région AFI et offrent des avantages supplémentaires qui peuvent ne pas être les mêmes partout. Les deux (2) modules de la Région AFI dans cette catégorie sont SURF et RSEQ.

2.4 En ce qui concerne l'assignation des priorités, la Priorité 1 requiert une mise en œuvre immédiate, tandis que la Priorité 2 recommande la mise en œuvre. Sur les 18 modules du Bloc 0 des ASBU, seuls neuf (9) modules ont la Priorité 1 dans la mesure où ils couvrent la plupart des Etats de la Région AFI. La priorité 2 est assignée aux modules restants et s'applique seulement à certains Etats particuliers de la Région AFI.

2.5 L'APIRG n'a pas encore déterminé les mécanismes et outils de suivi et de collecte des données nécessaires à l'échelle régionale.

2.6 Entretemps, le Secrétariat a lancé une enquête pour établir l'état de mise en œuvre du Bloc 0 des ASBU dans la Région AFI. Un questionnaire pour la collecte des données a été conçu et distribué à tous les Etats. Cependant, la majorité des Etats n'ont pas répondu à cette enquête et, parmi les Etats qui y ont répondu, peu d'entre eux ont pu fournir des données précises. La date limite pour la réponse des Etats et Organisations a ainsi été reportée au mois de septembre 2017.

2.7 Une enquête plus complète est donc nécessaire de préférence avant la fin de cette année 2017, pour établir plus exactement l'état de mise en œuvre de tous les éléments des modules des ASBU selon les besoins opérationnels régionaux et nationaux.

3. CONCLUSION

3.1 La réunion est invitée a:

- a) Examiner les renseignements fournis à l'**Appendice** a la présente note de travail;
- b) Demander aux Etats de poursuivre l'élaboration de leurs plans nationaux pour la mise en œuvre des ASBU en tant que composante du Plan national de navigation aérienne bases sur les catégories et priorités définies par l'APIRG;

- c) Demander au Secrétariat de conduire une enquête plus complète pour établir avec précision l'étendue de la mise en œuvre des modules du Bloc 0 des ASBU dans la Région AFI; et
- d) Demander aux Etats et Organisations de coopérer et participer activement aux enquêtes conduites par le Secrétariat ou les parties prenantes pertinentes pour assister la Région AFI dans le suivi et l'élaboration de son rapport sur la mise en œuvre des ASBU.

APPENDICE

Etat de mise en œuvre des modules du Bloc 0 des ASBU dans la Région AFI

La figure ci-dessous décrit la méthode de travail pour l'analyse et la mise en œuvre des ASBU.

La signification de chaque étape du flux des travaux dans le cadre de la planification régionale est la suivante:

- **Analyse non commencée** – Le besoin de mettre en œuvre ce module ASBU n'a pas encore été évalué par un Etat de la Région.
- **Analyse en cours** – Une analyse du besoin pour ce module est en cours dans au moins un Etat de la Région.
- **N/A** – La Région a décidé de ne pas mettre en œuvre ce module des ASBU.
- **Besoin** – Au moins un Etat de la Région a déterminé que le module des ASBU est requis, mais aucun n'a entrepris la planification de la mise en œuvre.
- **Planification** – La mise en œuvre de ce module des ASBU Module est planifiée, mais n'a pas encore commencé.
- **Développement** – La mise en œuvre de ce module des ASBU est dans sa phase de déploiement, mais n'est pas encore opérationnelle.
- **Partiellement mis en œuvre** – La mise en œuvre de ce module des ASBU est partiellement réalisée et/ou opérationnelle dans au moins une partie de la Région.
- **Mis en œuvre** – La mise en œuvre de ce module des ASBU a été réalisée et/ou est pleinement opérationnelle dans toutes les parties de la Région ou le besoin a été identifié.

Figure – Flux des travaux d'analyse et de mise en œuvre

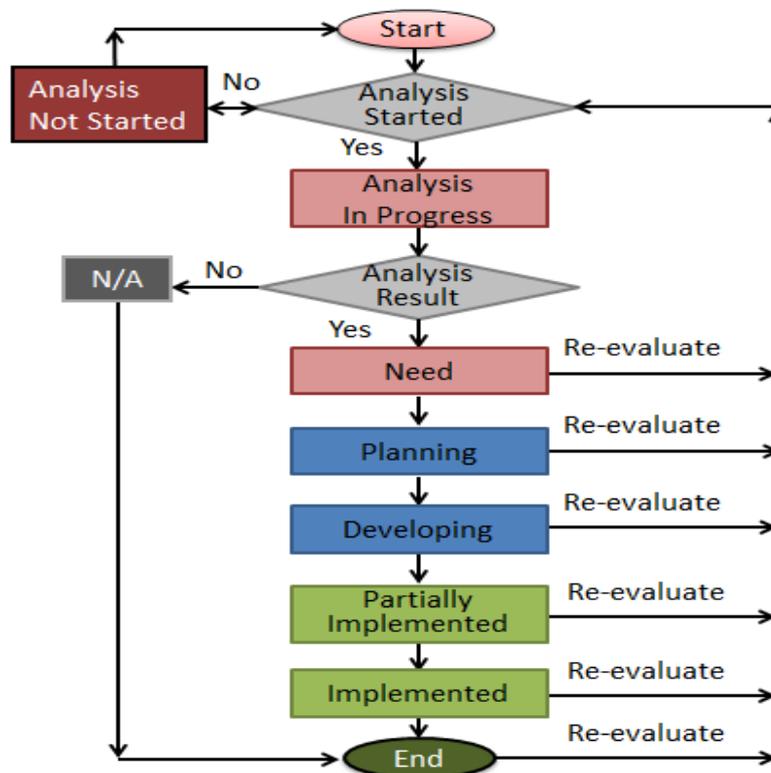


Tableau – Etat de mise en œuvre des modules du Bloc 0 des ASBU dans la Région AFI

Modules du Bloc 0	Titre du Module	Analyse des besoins des modules				Etat de mise en oeuvre				Indicateur(s) de mise en œuvre de haut niveau	Catégorie	Priorite
		Non commence	En cours	Requis	N/A	Planification	Developpement	Partiellement mis en oeuvre	Mis en oeuvre			
DOMAINE D'AMELIORATION DES PERFORMANCES 1: OPERATIONS AEROPORTUAIRES												
APTA	Optimisation des procédures d'approche, incluant le guidage vertical			X				X		% d'aérodromes internationaux ayant une procédure PBN (APV Baro-VNAV ou LPV) pour au moins une extrémité de piste	Essentiel (contribue substantiellement à l'interopérabilité, à la sécurité et à la régularité à l'échelle mondiale)	1
WAKE	Augmentation du débit des pistes par l'optimisation de la séparation compte tenu des turbulences de sillage			X		X				% d'aérodromes internationaux éligibles ayant mis en œuvre une capacité de piste accrue grâce à une séparation optimisée basée sur la turbulence de sillage	Spécifique (mise en œuvre est recommandée dans un environnement opérationnel particulier ou pour atténuer des risques identifiés)	2
SURF	Sécurité et efficacité des opérations de surface (ASMGCS Niveaux 1-2)			X		X				% d'aérodromes internationaux ayant mis en œuvre l'A-SMGCS Niveau 2	Optionnel (répond à des besoins opérationnels particuliers dans certains pays de la Région AFI)	2
ACDM	Amélioration des opérations aéroportuaires par la CDM d'aéroport			X				X		% d'aérodromes internationaux ayant amélioré les opérations aéroportuaires par la prise de décision collective (ACDM)	Essentiel (contribue substantiellement à l'interopérabilité, à la sécurité et à la régularité à l'échelle mondiale)	1

Modules du Bloc 0	Titre du Module	Analyse des besoins des modules				Etat de mise en oeuvre				Indicateur(s) de mise en oeuvre de haut niveau	Catégorie	Priorité
		Non commence	En cours	Requis	N/A	Planification	Developement	Partiellement mis en oeuvre	Mis en oeuvre			
RSEQ	Amélioration de l'écoulement du trafic par le séquençement (AMAN/DMAN)			X		X				% of d'aérodromes internationaux ayant mis en oeuvre le séquençement AMAN/DMAN	Optionnel (répond à des besoins opérationnels particuliers dans certains pays de la Région AFI)	2
DOMAINE D'AMELIORATION DES PERFORMANCES 2: SYSTEMES ET DONNEES INTEROPERABLES A L'ECHELLE MONDIALE												
FICE	Renforcement de l'interopérabilité, de l'efficacité et de la capacité par l'intégration sol-sol			X				X		% de FIR dont les CCR ont mis en oeuvre au moins une interface AIDC/OLDI avec les CCR voisins	Essentiel (contribue substantiellement à l'interopérabilité, à la sécurité et à la régularité à l'échelle mondiale)	1
DATM	Amélioration des services par la gestion des informations aéronautiques numériques Information Management			X				X		% des Etats ayant mis en oeuvre une base de données AIS basée sur l'AIXM % des Etats ayant mis en oeuvre le QMS	Essentiel (contribue substantiellement à l'interopérabilité, à la sécurité et à la régularité à l'échelle mondiale)	1
AMET	Renseignements météorologiques appuyant un renforcement de l'efficacité et de la sécurité opérationnelles			X				X		% des Etats ayant mis en oeuvre le SADIS % des Etats ayant mis en oeuvre le QMS	Essentiel (contribuant substantiellement à l'interopérabilité, à la sécurité et à la régularité à l'échelle mondiale)	1
DOMAINES D'AMELIORATION DES PERFORMANCES 3: CAPACITE OPTIMALE ET VOLS FLEXIBLES – GRACE A LA COLLABORATION MONDIALE DE L'ATM												

Modules du Bloc 0	Titre du Module	Analyse des besoins des modules				Etat de mise en oeuvre				Indicateur(s) de mise en oeuvre de haut niveau	Catégorie	Priorité
		Non commence	En cours	Requis	N/A	Planification	Developement	Partiellement mis en oeuvre	Mis en oeuvre			
FRTO	Amélioration des opérations par l'amélioration des trajectoires de route			X					% des FIR avec utilisation flexible de l'espace (FUA)	Essentiel (contribuant substantiellement à l'interopérabilité, à la sécurité et à la régularité à l'échelle mondiale)	1	
NOPS	Amélioration de la performance par planification basée sur une vision à l'échelle du réseau			X					% des FIR dont toutes les CCR utilisent des systèmes de gestion des courants de trafic aérien (ATFM)	Désirable (mise en œuvre recommandée en raison de leur importance commerciale ou sécuritaire)	2	
ASUR	Capacité initiale pour la surveillance au sol			X					% des FIR ou l'ADS-B OUT et/ou la MLAT sont mis en œuvre pour la fourniture des services de surveillance dans des zones identifiées	Désirable (mise en œuvre recommandée en raison de leur importance commerciale ou sécuritaire)	2	
ASEP	Conscience de la situation du trafic aérien (ATSA)			X				X	% des Etats ayant mis en œuvre la conscience de la situation aérienne	Spécifique (mise en œuvre recommandée dans un environnement opérationnel particulier ou pour atténuer des risques identifiés)	2	
OPFL	Meilleur accès aux niveaux de vol optimaux par l'application de procédures de montée/descente continue utilisant l'ADS-B			X		X			% des FIR ayant mis en œuvre des procédures de montée/descente continue	Spécifique (mise en œuvre recommandée dans un environnement opérationnel particulier ou pour atténuer des risques identifiés)	2	

Modules du Bloc 0	Titre du Module	Analyse des besoins des modules				Etat de mise en oeuvre				Indicateur(s) de mise en oeuvre de haut niveau	Catégorie	Priorité
		Non commence	En cours	Requis	N/A	Planification	Developement	Partiellement mis en oeuvre	Mis en oeuvre			
ACAS	Améliorations des systèmes d'évitement des collisions (ACAS)			X				X	% des Etats exigeant l'ACAS (avec la version TCAS 7.1)	Essentiel (contribuant substantiellement à l'interopérabilité, à la sécurité et à la régularité à l'échelle mondiale)	1	
SNET	Efficacité accrue des filets de sauvegarde basés au sol			X				X	% des Etats ayant mis en oeuvre des filets de sauvegarde basés au sol (STCA, APW, MSAW, etc.)	Désirable (mise en oeuvre recommandée en raison de leur importance commerciale ou sécuritaire)	2	
DOMAINE D'AMELIORATION DES PERFORMANCES 4: TRAJECTOIRES DE VOL EFFICACES												
CDO	Amélioration de la flexibilité et de l'efficacité accrues des profils de descente utilisant les opérations de descente continue (CDO)			X				X	% des aéroports internationaux/ TMA avec STAR PBN % des aéroports internationaux/ TMA avec CDO	Essentiel (contribuant substantiellement à l'interopérabilité, à la sécurité et à la régularité à l'échelle mondiale)	1	
TBO	Amélioration de la sécurité et de l'efficacité par l'application initiale des liaisons de données en route			X				X	% de FIR utilisant les liaisons de données en route dans les espaces où cela est applicable	Désirable (mise en oeuvre recommandée en raison de leur importance commerciale ou sécuritaire)	2	
CCO	Amélioration de la flexibilité et de l'efficacité des profils de départ - Opérations en montée continue (CCO)			X				X	% des aéroports internationaux/ TMA avec SID PBN % des aéroports internationaux/ TMA avec CCO	Essentiel (contribuant substantiellement à l'interopérabilité, à la sécurité et à la régularité à l'échelle mondiale)	1	
