



## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

### RÉUNION EXTRAORDINAIRE DU GROUPE RÉGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/EO) (Lusaka, Zambie, 10 - 11 juillet 2014)

**Point 2 de l'ordre du jour: Examen de la structure actuelle et Présentation et Discussion des Propositions élaborées par le Secrétariat pour une structure révisée et de nouvelles méthodes de travail d'APIRG**

#### PROPOSITIONS EN VUE DE LA RÉORGANISATION DE L'APIRG

*(Note présentée par le Secrétariat)*

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail contient une proposition de réorganisation de l'APIRG et de ses méthodes de travail conformément à la Décision du Groupe 19/48 et en exécution des conclusions de la Réunion régionale spéciale de navigation aérienne tenue en 2008 (SP AFI/08 RAN) et de la 12<sup>ème</sup> Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12) tenue en 2012. Une attention particulière sera accordée à la méthodologie de mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) de l'OACI qui a été adopté par la 12<sup>ème</sup> Conférence de navigation aérienne en 2012 en tant que partie de la 4<sup>ème</sup> édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP Doc 9750).

Pour donner suite aux résultats de ces assises, la note de travail propose une structure révisée du Groupe et l'adoption d'une approche de gestion de projets dans la planification et la mise en œuvre de ses activités tendant à soutenir les initiatives des États dans la mise en œuvre des Normes et Pratiques recommandées (SARP), les exigences régionales et d'autres dispositions et politiques de l'OACI. Qui plus est, la caractéristique de la structure et de la réorganisation préconisées c'est l'accent qui est davantage mis sur l'optimisation de l'expertise des États membres d'APIRG dans le cadre des activités du Groupe ainsi que sur le contrôle de la performance. Des amendements corrélatifs au Manuel de procédures d'APIRG sont également proposés.

**Suite à donner:** La suite à donner par la Réunion extraordinaire est indiquée au paragraphe 3.

#### Références :

Rapport de la Réunion régionale spéciale de navigation aérienne (2008) (Doc 9930)  
Rapport de la 12<sup>ème</sup> Conférence de navigation aérienne (AN-Conf./12) de l'OACI  
Rapport de la 19<sup>ème</sup> réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/19)  
Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750), 4<sup>ème</sup> édition

#### Objectifs

#### stratégiques:

Cette note de travail correspond aux objectifs stratégiques de l'OACI pour le triennat 2014-2016 :

- A: Améliorer la sécurité de l'aviation civile au plan mondial
- B: Capacité et efficacité de la navigation aérienne; et
- E: Protection de l'environnement

## 1. INTRODUCTION

1.1. Le Groupe voudra bien se rappeler que la Réunion régionale spéciale de navigation aérienne (SP AFI/08 RAN) tenue en novembre 2008 a reconnu la nécessité d'avoir une stratégie clairement définie dans la mise en œuvre des systèmes de gestion du trafic aérien (ATM) ainsi que le besoin d'harmoniser les programmes de travail des États, des Régions et du siège de l'OACI. Elle est convenue en outre que l'APIRG revoie sa structure afin de déterminer si des changements seraient bénéfiques à la lumière de l'approche basée sur la performance en matière de planification de la navigation aérienne.

1.2. Le Groupe voudra par ailleurs se rappeler que la Recommandation 6 /1 de la 12<sup>ème</sup> Conférence de navigation aérienne de l'OACI (AN-Conf./12) – *Cadre de performance régionale – Outils et méthodologies de planification* demande aux États et aux PIRG d'aligner les plans régionaux de navigation aérienne sur la 4<sup>ème</sup> édition du Plan mondial de navigation aérienne (Doc 9750) au plus tard au mois de mai 2014, et de mettre l'accent sur les modules dans le cadre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) de l'OACI et ce, en fonction de leurs besoins opérationnels tout en reconnaissant que ces modules sont prêts à être déployés.

1.3. L'alignement du Plan régional de mise en œuvre du système de navigation aérienne sur la méthodologie ASBU a fait l'objet d'un débat lors de la 19<sup>ème</sup> réunion d'APIRG tenue à Dakar du 28 au 31 octobre 2013. Eu égard à l'incidence d'APIRG au titre du nouveau Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI et aux résultats de la Réunion régionale spéciale de navigation aérienne (SP AFI/08 RAN), la 19<sup>ème</sup> réunion d'APIRG a adopté la décision ci-après :

### ***DÉCISION 19/48 RELATIVE À LA RÉORGANISATION DE L'APIRG***

#### ***Il est décidé:***

- a) ***Que l'APIRG revoie ses méthodes de travail et son organisation en utilisant les principes de gestion de projets et d'autres méthodologies, le cas échéant, et envisage de procéder à des ajustements pour mieux soutenir le cadre de performance de l'OACI dans ses activités de planification et de mise en œuvre relatives aux Mises à niveau par blocs du système de l'aviation civile (ASBU); et***
- b) ***Que le Secrétariat:***
  - i) ***élabore en conséquence une structure révisée de l'APIRG en tenant dûment compte des objectifs et des priorités établis et de la nécessité de synergies entre des activités similaires et complémentaires; et***
  - ii) ***convoque en conséquence une réunion extraordinaire d'APIRG sur cette question en 2014.***

## **2. DISCUSSION**

### **Bien-fondé de la réorganisation de l'APIRG**

2.1. Le Groupe voudra bien se rappeler que lors de sa 19<sup>ème</sup> réunion tenue à Dakar en octobre 2013, il a été convenu que l'approche basée sur la performance adoptée par la Réunion régionale spéciale de navigation aérienne s'applique au Plan régional AFI de mise en œuvre du système de navigation aérienne suivant la méthodologie ASBU. À cet égard, il faudrait tenir dûment compte des aspects de planification, de mise en œuvre, de contrôle et de compte rendu dans le cadre de la méthodologie ASBU. Par ailleurs, l'APIRG et les organes auxiliaires au titre de l'ASBU doivent appliquer les principes de gestion de projets, le cas échéant.

2.2. Le Groupe voudra bien noter que lors de l'examen du rapport de la 19<sup>ème</sup> réunion d'APIRG et des réunions RASG-AFI/2, la Commission de la navigation aérienne (AN-WP/8820, 17/2/2014) a accueilli favorablement l'intégration par l'APIRG du Plan mondial de navigation aérienne dans son programme de travail, ainsi que sa décision d'examiner un programme de travail basé sur des projets au moment de revoir son organigramme.

2.3. Les mandats des PIRG tels que définis par le Conseil de l'OACI et à cet égard les mandats définitifs ont été examinés par le Conseil en 2010. En créant les groupes régionaux de sécurité aérienne (RASG) (C.190 – C-WP/13558, C-DEC 190-4), le Conseil a reconnu les initiatives déjà en cours dans les Régions pour s'attaquer au problème de la sécurité de l'aviation. Il a noté notamment que même si les PIRG s'occupent des questions de sécurité, ils ont été créés pour traiter des plans de navigation aérienne, l'OACI jouant un rôle de premier plan à cet égard. Le Conseil a examiné en outre le besoin de disposer d'un mécanisme de coordination entre les PIRG et les groupes régionaux de sécurité de l'aviation. Par conséquent, cet aspect est reflété dans le mandat des groupes régionaux AFI de sécurité de l'aviation ainsi que du Groupe APIRG.

2.4. La réunion reconnaîtra que l'APIRG fonctionne essentiellement sur la base de consultations régulières avec les États de la région AFI et l'industrie pour prendre en compte les mesures et initiatives spécifiques que le Groupe incorpore dans le Plan régional AFI de navigation aérienne (PNA). La réunion notera également que l'actuel organigramme d'APIRG comprend 23 organes. Dans la pratique, la structure actuelle du point de vue fonctionnel est lourde et exige beaucoup de ressources de la part des États, des organisations et de l'OACI alors que les résultats sont difficiles à mesurer. L'on peut facilement se rendre compte de certains problèmes par la somme des documents soumis aux réunions du Groupe APIRG, sans que cela entraîne nécessairement des progrès tangibles. Cette situation a continué à augmenter les contraintes budgétaires alors que les exigences pour l'amélioration de la performance se sont accrues.

### **Propositions en faveur de l'organisation d'APIRG**

2.5. En élaborant le projet de réorganisation en exécution de la Décision 19/48, il a été dûment tenu compte des réussites historiques et des défis relevés en vertu des arrangements de travail du Groupe depuis sa création en 1981. Dans cet exercice, le Secrétariat a passé en revue les initiatives de restructuration des PIRG dans d'autres régions

de l'OACI. La proposition qui en découle est présentée à l'**Appendice A** de la présente note de travail. Cette proposition est assortie de deux options dont la réunion est saisie.

### **Comité de coordination des projets (CCPA)**

2.6. Dans les deux Options, il est proposé un Comité de coordination des projets d'APIRG (CCPA) chargé d'accomplir des tâches qui jusque-là constituaient un grand défi. Au nombre de ces tâches, il faut mentionner la coordination et la consolidation des travaux des organes auxiliaires d'APIRG, la manière de gérer les programmes de travail adoptés et la poursuite des activités entre les réunions d'APIRG. La composition du CCPA sera la suivante : le Président et les Vices Présidents d'APIRG, le Secrétaire d'APIRG, les experts désignés des Sous-groupes et les Secrétaires des Sous-groupes.

### **Groupe AFI de prévision du trafic (AFI TFG)**

2.7. Les deux Options prévoient la mise en place d'un Groupe AFI de prévision du trafic. Ce groupe a été retenu comme organe auxiliaire d'APIRG mais son fonctionnement fera l'objet d'un accord de coordination entre la Région et le siège de l'OACI.

### **Sous-Groupes**

2.8. S'agissant des Sous-groupes, il convient de noter que leur nombre est passé de quatre groupes actuellement à deux Sous-groupes.

2.9. Les Sous-groupes proposés au titre de l'Option 1 sont : Le Sous-groupe de la gestion de l'information et de l'infrastructure (IIM/SG) et le Sous-groupe de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien.

2.10. Les Sous-groupes proposés au titre de l'Option 2 sont : le Sous-groupe de la gestion de l'information numérique de la navigation aérienne (DANIM/SG) et le Sous-groupe des infrastructures et de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien (AAOI/SG).

### **Application des principes de gestion de projets.**

2.11. Dans le cadre de l'approche managériale de projets, les projets seront identifiés essentiellement selon les modules de mises à niveau par bloc du système de l'aviation (ASBU) adoptés par l'APIRG et les objectifs de performance convenus au plan régional. Même si diverses parties peuvent proposer des projets, tous les projets sont tenus de recevoir préalablement l'aval du Groupe APIRG.

2.12. Il est proposé des équipes d'experts chargés de s'occuper des tâches assignées aux Sous-groupes. Ces équipes de projets seront proposées par les États et les organisations internationales concernées et auraient des chefs d'équipes, le cas échéant.

2.13. Les équipes d'experts feront rapport aux Sous-groupes et dans des circonstances exceptionnelles, ils feront rapport directement à l'APIRG avec son assentiment dans le cas d'un projet donné. Par voie de conséquence, il n'y aura plus de groupes permanents au-dessous du niveau de sous-groupes.

### **Comparaison entre l'Option 1 et l'Option 2**

2.14. En évaluant les avantages et les inconvénients de chacune des deux Options préconisées, le Groupe voudra peut-être accorder une attention particulière à l'Option 1. À cet égard, il convient de noter en ce qui concerne les domaines techniques regroupés notamment, que cette option (Option 1) compte un nombre plus équilibré de modules (nombres de projets potentiels) par rapport à l'Option 2.

### **Conclusion**

2.15. À la lumière de ce qui précède, la réunion voudra peut-être aussi examiner et adopter le projet de Décision ci-après :

**PROJET DE DÉCISION EO/XXX - RESTRUCTURATION ET RÉORGANISATION DU GROUPE APIRG**

**Il est décidé :**

- a) **Que la structure d'APIRG soit adoptée conformément à l'Appendice XX du rapport; et**
- b) **Que des projets identifiés à partir des modules de mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et les objectifs de performance au plan régional adoptés par l'APIRG soient exécutés par des équipes d'experts désignés par les États et les organisations internationales concernées.**

### **3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION**

3.1. La Réunion est invitée à:

- a) Noter le contenu de la présente note de travail;
- b) Analyser les propositions formulées dans la présente note et à approuver la nouvelle structure et les nouvelles méthodes de travail d'APIRG; et
- c) Adopter le projet de résolution présenté au paragraphe 2.15 ci-dessus.

---FIN---

**APPENDICE A :**

**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**



**RÉORGANISATION DU GROUPE RÉGIONAL DE PLANIFICATION ET DE MISE  
EN OEUVRE POUR L'AFRIQUE ET L'OCÉAN INDIEN (APIRG)**

**PROJETS DE PROPOSITIONS**

*(formulées en exécution de la Décision 19/48 d'APIRG)*

**ETABLI PAR LE BUREAU RÉGIONAL DE L'OACI POUR L'AFRIQUE  
ORIENTALE ET AUSTRALE – JUIN 2014**

## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION .....	3
1. GENÈSE .....	5
2. ACTUELLE STRUCTURE D'APIRG .....	8
3. MISE EN OEUVRE DES RECOMMANDATIONS .....	9
4. ORGANES AUXILIAIRES .....	9
5. COMPOSITION D'APIRG.....	17
6. COMPOSITION DES ORGANES AUXILIAIRES .....	18
7. POSTES DE RESPONSABILITÉ .....	20

## INTRODUCTION

### **Incidence des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) au titre de la 4<sup>ème</sup> Édition du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI (GANP, Doc 9750)**

La 12<sup>ème</sup> Conférence de navigation aérienne de l'OACI (AN-Conf./12) tenue à Montréal du 19 au 30 novembre 2012 a adopté une édition révisée du Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750) qui introduit la méthodologie de mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) de l'OACI, étayée par des feuilles de route technologiques pour les Communications, la Navigation et la Surveillance (CNS), la Gestion de l'information (IM) et l'Avionique.

Les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) sont en voie d'adopter des modules d'ASBU en vertu d'accords régionaux. Ce faisant, les PIRG doivent s'assurer de la mise en place de toutes les procédures requises, des homologations réglementaires et de capacités de formation. Ces exigences doivent être consignées dans des plans régionaux électroniques de navigation aérienne (eANP) élaborés par les PIRG tout en assurant la transparence stratégique, la coordination des progrès accomplis et la certitude des investissements.

Pour soutenir les initiatives des États, l'établissement de dossiers d'affaires en vue de quelque avantage opérationnel sera facilité par les informations détaillées disponibles sur les feuilles de route technologiques du Plan mondial et les descriptions des modules d'ASBU.

Les PIRG fonctionnent essentiellement sur la base de consultations régulières avec les États et l'industrie et prennent en compte des mesures et initiatives spécifiques qu'ils intègrent dans les plans régionaux de navigation aérienne.

Les PIRG sont en outre chargés dans le cadre de la performance de coordonner les comptes rendus faits par les États et l'industrie destinés aux activités d'analyse ultérieures, au rapport annuel sur l'efficacité et la performance de la navigation aérienne et à toutes révisions de programme de travail tactique requises.

Les examens de la performance doivent être effectués par le biais des rapports annuels de chaque bureau/PIRG régional en collaboration avec les parties prenantes de l'industrie au plan local. Ils doivent être étayés par des données fournies par les États concernant système métrique des modules de mises à niveau par blocs du système de l'aviation.

Par conséquent, les calendriers des PIRG doivent faire l'objet de révision pour être effectivement synchronisés avec les calendriers des rapports annuels. De la même manière, au moment où les initiatives de normalisation s'achèvent au plan mondial, les PIRG n'ayant pas encore assuré la transition doivent rationaliser les activités de leurs sous-groupes hors de la technologie avec pour objectif la performance opérationnelle.

## 1. GENÈSE

### *Décision du Conseil*

1.1 Dans son rapport (C-WP/13135) de mars 2008, la Commission de navigation aérienne a noté que même si la mise en œuvre incombe aux États, les PIRG peuvent jouer un rôle important en appuyant la mise en œuvre des Normes et Pratiques recommandées (SARP). La 183<sup>ème</sup> session du Conseil est convenue (C-DEC 183/9) de retenir pour l'instant les mandats des PIRG, hormis celui d'APIRG et de GRPECAS qui devaient être amendés pour enlever les questions de sûreté. En outre, la composition des PIRG a été élargie pour inclure tous les États contractants prestataires des services dans une région de navigation aérienne.

### *Réunion régionale spéciale AFI de navigation aérienne*

1.2 Vu la suite donnée par le Conseil au rapport de la Commission, la Réunion régionale spéciale AFI de navigation aérienne (SP AFI RAN 2008) tenue à Durban, Afrique du sud du 24 au 29 novembre 2008 a reconnu la nécessité d'avoir une stratégie clairement définie pour la mise en œuvre des systèmes ATM et le besoin d'harmoniser les programmes de travail des États, des Régions et du siège de l'OACI. La réunion régionale spéciale AFI précitée est convenue que l'APIRG devait revoir sa structure afin de déterminer si des changements sont indiqués compte tenu de l'approche proposée à la planification de la navigation aérienne basée sur la performance. L'on a également estimé que la structure et l'organisation des plans régionaux de navigation aérienne devraient être revues au plan mondial afin d'harmoniser les plans régionaux de navigation aérienne avec le Plan mondial de navigation aérienne et l'approche à la planification basée sur la performance. La réunion a par conséquent adopté les recommandations ci-après :

### ***Recommandation 6/4 - Réorganisation de l'APIRG***

*Il est recommandé que l'APIRG revioie ses méthodes de travail et sa structure et envisage d'apporter des modifications afin de mieux appuyer le cadre de performance de l'OACI dans ses activités de planification et de mise en œuvre.*

***Recommandation 6/24 - Modification de la composition du Groupe régional Afrique Océan Indien de planification et de mise en œuvre (APIRG)***

*Il est recommandé que le mandat du Groupe régional Afrique-Océan Indien de planification et de mise en œuvre (APIRG) soit modifié comme suit :*

*1. Composition*

*Tous les États contractants de l'OACI qui sont des fournisseurs de services dans une région de navigation aérienne et qui font partie du plan de navigation aérienne de cette région devraient être membres du PIRG de cette région. De plus, les États utilisateurs sont en droit de participer aux réunions d'un autre PIRG, mais non en qualité de membres. Les organisations internationales reconnues par le Conseil peuvent être invitées au besoin à assister aux réunions des PIRG à titre d'observateurs.*

***Décision d'APIRG***

1.3 Lors de sa 19<sup>ème</sup> réunion tenue à Dakar, Sénégal du 28 au 31 octobre 2013, l'APIRG a rappelé que la Réunion régionale spéciale AFI avait adopté une approche à la planification de la navigation aérienne aux plans national et régional basée sur la performance en région AFI en conformité avec le Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750). Le Groupe est convenu que l'approche basée sur la performance adoptée par la Réunion régionale spéciale AFI de l'OACI tenue en 2008 s'applique au Plan régional AFI de mise en œuvre du système de navigation aérienne en phase avec la méthodologie ASBU adoptée par la 19<sup>ème</sup> réunion d'APIRG aux termes de sa Conclusion 19/06. Il est en outre convenu que dans le cadre d'ASBU, les aspects liés à la planification, au contrôle et aux comptes rendus devraient être dûment pris en compte et qu'une approche basée sur des projets devrait être appliquée aux sous-groupes/équipes de travail d'APIRG, le cas échéant. C'est ainsi que l'APIRG a adopté la Décision suivante :

***DÉCISION 19/48: RÉORGANISATION DE L'APIRG***

*Il est décidé :*

- a) *Que l'APIRG revoie ses méthodes de travail et son organisation en*

*utilisant les principes de gestion de projets et d'autres méthodologies, et le cas échéant, envisage de procéder à des ajustements pour mieux soutenir le cadre de performance de l'OACI dans ses activités de planification et de mise en œuvre relatives aux mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU); et*

*b) Que le Secrétariat*

- i) Conçoive une nouvelle structure pour l'APIRG en prenant dûment en compte les meilleures pratiques/normes, les objectifs et les priorités fixés au plan régional et la nécessité de synergies entre les activités similaires et complémentaires; et*
- ii) Convoque en conséquence une réunion extraordinaire d'APIRG sur cette question en 2014.*

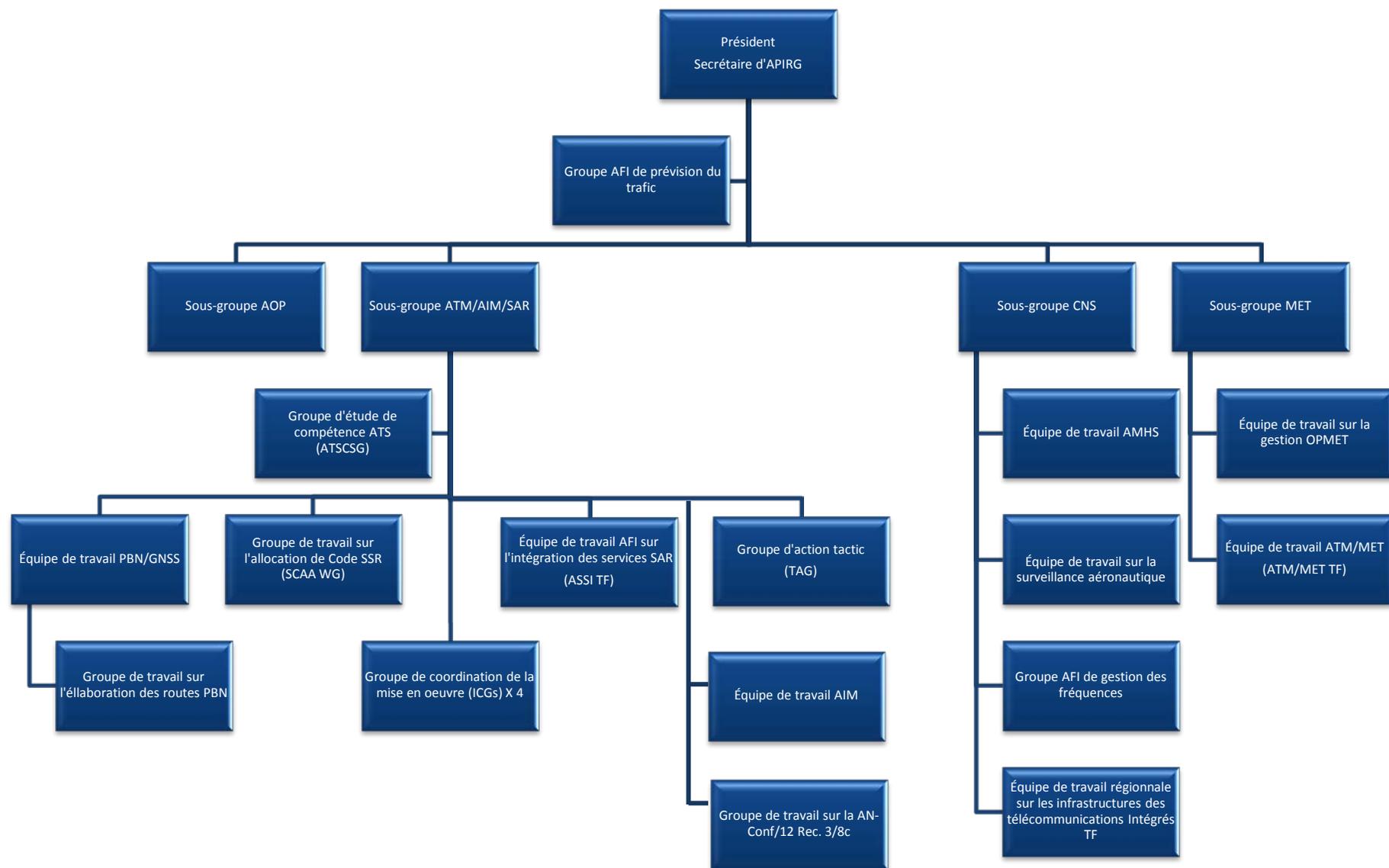
### ***Organigramme actuel d'APIRG***

1.4 Avec les modifications apportées par la 19ème réunion d'APIRG, ce groupe compte 23 organes auxiliaires, à savoir 4 sous-groupes en fonction des principaux domaines techniques de la navigation aérienne, 19 équipes et groupes de travail relevant des sous-groupes et/ou d'APIRG, et le Groupe de prévision du trafic dont la coordination est assurée actuellement à partir du Bureau du transport aérien au siège de l'OACI. Le cycle actuel de 18 mois des réunions d'APIRG est conforme aux dispositions du Manuel de procédures dudit Groupe. L'actuel organigramme d'APIRG est donné ci-dessous et son mandat figure à **l'Annexe G**.

### ***Repères***

1.5 Lors de l'élaboration de la proposition de réorganisation d'APIRG ci-dessous, le travail accompli par les PIRG dans le même sens a fait l'objet d'un examen. Il convient de noter à cet égard qu'aucune approche à la réorganisation ne ressemble à l'autre. Qui plus est, au moment d'élaboration de cette proposition le processus de réorganisation de certains PIRG n'avait pas encore abouti. Le Secrétariat a néanmoins partagé les informations lors des divers processus. Une attention particulière a été accordée aux caractéristiques particulières de la Région AFI, son impact géographique y compris.

## 2. ACTUELLE STRUCTURE D'APIRG



### **3. MISE EN OEUVRE DES RECOMMANDATIONS**

3.1 Dans le cadre de la gestion des ressources liées aux activités des organes auxiliaires d'APIRG, le Groupe a tenu à éviter une prolifération de tels organes tout en veillant à leur consolidation. L'efficacité recherchée des activités d'APIRG milite en faveur d'une consolidation des acquis et un changement de cap des réunions basées sur les résultats aux projets axés sur des actions concrètes.

3.2 Les propositions structurelles ci-dessous visent à résoudre les questions de ressources liées aux activités dans le cadre d'APIRG tout en cherchant à accroître sensiblement le degré de mise en œuvre et l'élimination des carences et autres défis.

3.3 En exécution de la Recommandation 6/4 de la Réunion régionale spéciale AFI et vu la Recommandation 6/24 entérinée par l'APIRG aux termes de sa Conclusion 17/105 et les autres éléments indicatifs de l'OACI sur le concept de mise en œuvre en fonction de l'approche basée sur la performance, la réorganisation et les méthodes de travail d'APIRG proposées donnent lieu à la situation développée ci-dessous.

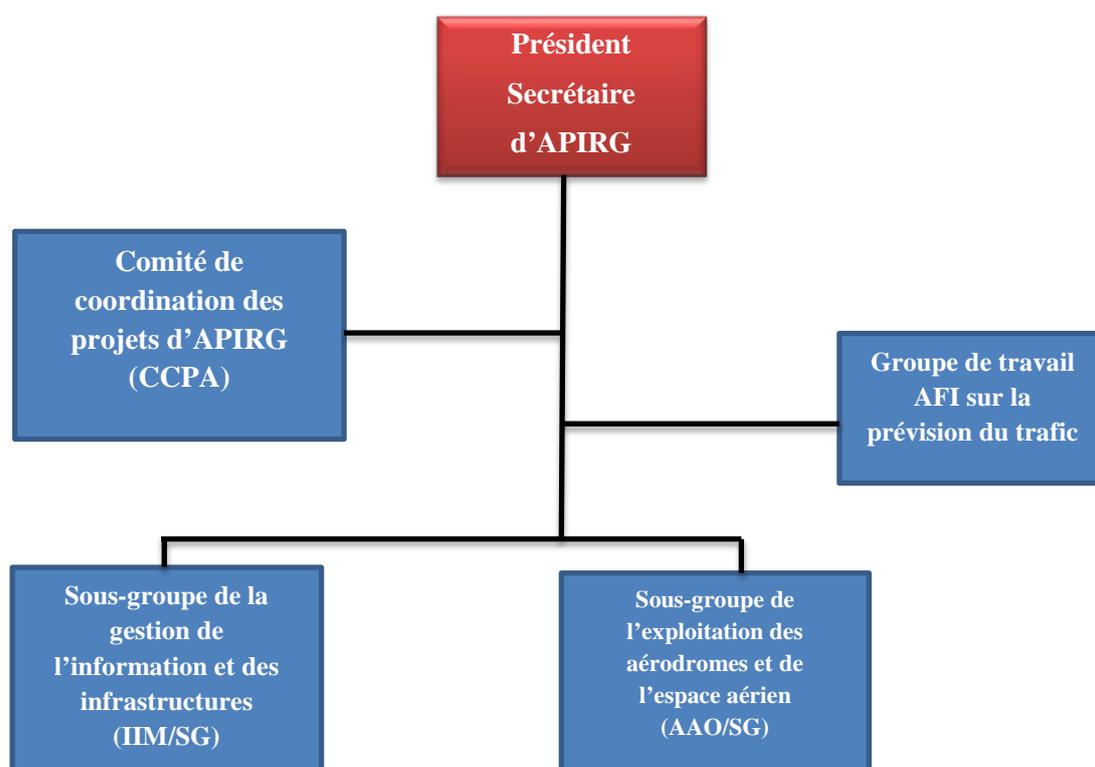
### **4. ORGANES AUXILIAIRES**

#### **Base de regroupement des organes auxiliaires**

4.1 Le fondement de l'approche dans le cadre du projet de réorganisation d'APIRG est la 4<sup>ème</sup> Édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750) pour lequel le système ATM de l'OACI doit être perçu dans le concept opérationnel de l'ATM mondial (GATMOC (Doc 9854). En s'appuyant sur ses précédentes éditions, la 4<sup>ème</sup> Édition du Doc 9750 entériné par la 12<sup>ème</sup> Conférence de navigation aérienne (AN Conf/12) tenue en novembre 2012 a introduit la méthodologie de mises à niveau par blocs du système de l'aviation décrit à l'**Annexe A** du présent document. La 4<sup>ème</sup> édition du Doc 9750 introduit également les feuilles de route technologiques qui complètent les modules en fixant les échéances pour la technologie à l'appui des exigences en matière de Communications, de Navigation et de Surveillance (CNS), de Gestion de l'Information (IM) et de l'Avionique du système mondial de navigation aérienne.

4.2 À la lumière de ce qui précède et vu la nécessité de réduire le nombre des organes auxiliaires et par voie de conséquence, les besoins en ressources corrélatifs, la proposition de regrouper les domaines techniques par sous-groupe vise non seulement à réaliser les synergies nécessaires à la mise en œuvre de l'ASBU, mais aussi à harmoniser les charges de travail entre les divers groupes.

### OPTION 1



#### 4.2.1 Option 1 - Avantages et Inconvénients

##### Présentation du CCPA

###### *Avantages*

- ✓ *Les volumes énormes de matériels d'organes auxiliaires sont traités et gérés pour les sessions/réunions d'APIRG.*
- ✓ *L'APIRG peut se pencher sur du matériel en état et conclure ses réunions en quelques jours.*
- ✓ *Une coordination plus efficace dans le cadre d'APIRG*

- ✓ *Une coordination plus efficace avec d'autres organismes régionaux, d'autres régions et les groupes représentant l'industrie*
- ✓ *Limitation/réduction du nombre d'organes auxiliaires*

***Inconvénients***

- ✓ *Étape supplémentaire du processus entre les Sous-groupes et l'APIRG.*

***Regroupement des domaines techniques***

***Avantages***

- ✓ *Met l'accent sur l'ensemble des modules de PIA 2*
- ✓ *Assure une étroite coordination CNS à B0-DATM et B0-AMET*
- ✓ *L'AOP servant à la coordination requise et CDM dans le cadre des modules PIA 1 et PIA 4*
- ✓ *Nombre équilibré de modules (nombres de projets potentiels) entre les Sous-groupes.*

***Inconvénients***

- ✓ *La coordination des questions CNS/ATM constituera un défi. Ce défi peut être relevé toutefois grâce à une coordination étroite entre les équipes de travail.*

**Comité de coordination**

4.2.2 Il est proposé que le Comité de coordination des projets d'APIRG (CCPA) comprenant : le Président et les Vice-Présidents d'APIRG, le Secrétaire d'APIRG, les experts désignés des Sous-groupes et les Secrétaires des Sous-groupes, accomplisse une tâche qui présentait un défi jusque-là. À cet égard, il convient de noter que depuis sa création, le nombre des membres d'APIRG a augmenté progressivement, passant de 14 dans les années 1980 à 32 membres en 2005, en plus d'inclure tous les États AFI prestataires après 2008. Au cours de la même période, la durée des réunions d'APIRG est passée de plus de 7 jours ouvrables à près de 3 jours ouvrables. Évidemment, il n'est plus possible aux réunions d'APIRG d'examiner en profondeur et avec la même efficacité toutes les questions inscrites à leurs ordres du jour comme c'était le cas au début d'APIRG. Par ailleurs, l'introduction de l'approche à la planification et à la mise en œuvre basée sur la performance commande la précision, d'où la nécessité de s'atteler aux détails.

4.2.3 Le Secrétariat continuera en principe à faciliter comme par le passé la coordination entre les diverses composantes structurelles et les activités d'APIRG ainsi que entre les activités au sein d'APIRG et entre les bureaux régionaux, les divers organes de l'OACI et l'industrie. Néanmoins, il est devenu de plus en plus important d'améliorer le processus de coordination au niveau d'APIRG et d'accorder un rôle plus actif aux États.

4.2.4 À la lumière de ce qui précède, l'objet du CCPA est d'attribuer le travail aux Sous-groupes, de suivre l'évolution des projets, de proposer des feuilles de route et les stratégies, et de faciliter la coordination par le biais de son Secrétaire avec le Groupe Régional AFI de sécurité de l'aviation RASG-AFI (voir note ci-dessous), ainsi qu'avec les organismes régionaux et l'industrie. Il est effectué un examen approfondi des activités de planification et de mise en œuvre à ce niveau. Le comité facilitera l'établissement de priorités, notamment les questions qui sont suffisamment mûres en vue de leur examen et l'adoption des conclusions et décisions par l'APIRG.

**Note:**

*En créant les Groupes Régionaux de Sécurité de l'Aviation (RASG), le Conseil a réalisé la nécessité d'une coordination entre les PIRG et les RASG sur les questions de sécurité et, par voie de conséquence, a décidé de traduire cette exigence dans le mandat des deux Groupes. Les activités des deux Groupes se poursuivent durant la période séparant leurs réunions.*

4.2.5 Le mandat détaillé du Comité de Coordination des projets d'APIRG figure à **l'Annexe B**

### **Sous-groupes**

4.2.6 Le nombre des Sous-groupes est passé de quatre à deux Sous-groupes. Il y a lieu de noter que même si l'approche qui consiste à avoir un Sous-groupe pour chaque domaine technique de la navigation aérienne est bonne, elle entraîne une situation qui ne sied pas à la coordination.

4.2.7 La proposition de réduire le nombre de Sous-groupes a, dans la mesure du possible tenu compte de la mise en œuvre du plan mondial de navigation aérienne (Doc 9750

4<sup>ème</sup> éd.) au titre de la méthodologie ASBU.

### ***Sous-groupe de l'exploitation des aérodromes et de l'espace aérien (AAO/SG)***

4.2.7.1 Historiquement, le Sous-groupe de planification de l'exploitation des aérodromes (AOP) a fonctionné de façon autonome, sans accord de coordination formelle avec les autres Sous-groupes. Toutefois, la mise en œuvre effective des modules de mises à niveau par blocs du système de l'aviation ASBU nécessite une étroite coordination entre les divers domaines des services de navigation aérienne AGA. Ce fait est particulièrement mis en exergue dans le cadre de la zone d'amélioration de la performance au titre de l'ASBU (PIA 1) (exploitation aéroportuaire) et 3 modules de PIA 4 (Efficacité des trajectoires de vol).

4.2.7.1.1 Le mandat du Sous-groupe **AAO/SG** figure à l'**Annexe C**.

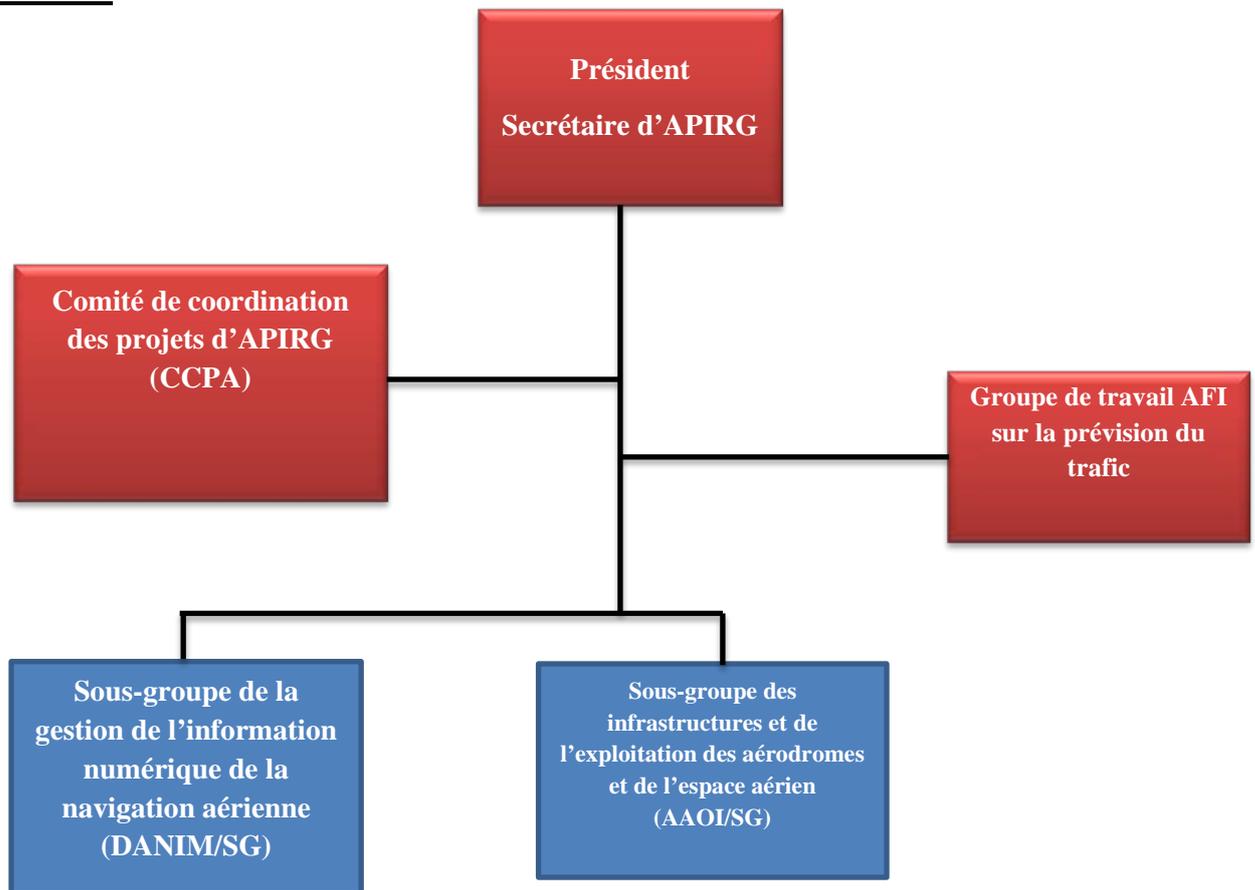
### ***Sous-groupe de la gestion de l'information et des infrastructures (IIM/SG)***

4.2.7.2 Le concept de fournir une information numérique au Système aéroporté et de l'ATM automatisé a été identifié il y a longtemps. Ainsi c'est une exigence pour l'assurance qualité sans laquelle les informations transmises par les services et produits AIM et MET auraient des niveaux inacceptables des risques de sécurité.

4.2.7.3 PIA 2 (données et systèmes interopérables au plan mondial) met l'accent sur le rôle de traitement numérique et de la gestion de l'information aéronautique, l'information météorologique et le support de liaison de données de communications entre les organes des services (ATSU). En outre, ce regroupement est en phase avec la feuille de route technologique dans le cadre du plan mondial de navigation aérienne (Doc 9750). Il convient de noter que les modules ASBU relatifs au CNS se trouvent également dans d'autres PIA. Toutefois, ce fait ne souscrit pas nécessairement à l'éparpillement du domaine CNS entre divers Sous-groupes et n'appelle pas nécessairement la création d'un Sous-groupes CNS étant donné que d'autres domaines techniques sont compris dans le module lié au CNS. Par conséquent, eu égard aux autres aspects du regroupement, il est proposé que le CNS soit traité de pair avec AIM et MET.

#### 4.2.7.3.1 Le mandat du Sous-groupe IIM/SG figure à l'Annexe D.

### OPTION 2



#### 4.2.8 Option 2 – Avantages et Inconvénients

##### Présentation du CCPA

##### *Avantages*

- ✓ *Les volumes énormes de matériels d'organes auxiliaires sont traités et gérés pour les sessions/réunions d'APIRG.*
- ✓ *L'APIRG peut se pencher sur du matériel en état et conclure ses réunions en quelques jours.*
- ✓ *Une coordination plus efficace dans le cadre d'APIRG*
- ✓ *Une coordination plus efficace avec d'autres organismes régionaux, d'autres régions et les groupes représentant l'industrie*
- ✓ *Limitation/réduction du nombre d'organes auxiliaires*

##### *Inconvénients*

- ✓ *Étape supplémentaire du processus entre les Sous-groupes et l'APIRG.*

## **Regroupement des domaines techniques**

### *Avantages*

- ✓ *Assure une coordination étroite du CNS, coordination avec les modules liés à l'ATM*
- ✓ *L'AOP nécessite ici une coordination et CDM au niveau des modules PIA 1 et PIA 4*

### *Inconvénients*

- ✓ *Déséquilibre entre les modules (nombres des projets potentiels entre les Sous-groupes)*
- ✓ *La coordination des questions AIM/MET avec les modules liés au CNS constituera un défi. Cette question toutefois peut être résolue grâce à une coordination étroite entre les équipes de projets.*

## **Comité de coordination**

4.2.9 Voir les paragraphes 2.6.2 à 2.6.5 ci-dessus.

## **Sous-groupes**

4.2.10 C'est la même chose que le paragraphe 2.6.6 ci-dessus.

### ***Sous-groupe des infrastructures des aéroports et de l'espace aérien (AAOI/SG)***

4.2.10.1 Historiquement, le Sous-groupe de planification de l'exploitation des aéroports (AOP) a fonctionné de façon autonome, sans accord de coordination formelle avec les autres Sous-groupes. Toutefois, la mise en œuvre effective des modules de mises à niveau par blocs du système de l'aviation ASBU nécessite une étroite coordination entre les divers domaines des services de navigation aérienne AGA. Ce fait est particulièrement mis en exergue dans le cadre de la zone d'amélioration de la performance au titre de l'ASBU (PIA 1) (exploitation aéroportuaire) et 3 modules de PIA 4 (Efficacité des trajectoires de vol). Les infrastructures relatives aux modules sont incluses dans ce regroupement pour plus de

coordination sur les questions CNS/ATM.

4.2.10.1.1 Le mandat du Sous-groupe **AAOI/SG** figure à l'**Annexe E**

***Sous-groupe de la gestion de l'information numérique de la navigation aérienne (DANIM/SG)***

4.2.10.2 Le concept de fournir une information numérique au Système aéroporté et de l'ATM automatisé a été identifié il y a longtemps. Ainsi, c'est une exigence pour l'assurance qualité sans laquelle les informations transmises par les services et produits AIM et MET auraient des niveaux inacceptables des risques de sécurité.

4.2.10.3 L'accent est mis sur le rôle de la gestion et du traitement numérique de l'information météorologique et aéronautique en tant que partie de PIA 2 (données et systèmes interopérables au plan mondial).

**4.2.10.3.1 Le mandat de DANIM/SG figure à l'Annexe F.**

***Équipes de projets***

4.3 Pour l'accomplissement des tâches des Sous-groupes, des « projets » devant être exécutés par des « équipes » groupes d'experts seront identifiées. Des comptes rendus devront être faits aux Sous-groupes. Il n'y a pas d'organes permanents au-dessous du niveau de Sous-groupes.

4.3.1 Les projets découleront des modules ASBU et des objectifs de performance convenus à l'échelle régionale; on peut confier à une équipe de projet un ou plusieurs projets.

***Note:***

*Le cas échéant, en définissant la portée des projets, il sera tenu compte du concept de zones ATM homogènes ou de zones d'acheminement/courants de trafic importants tels qu'établis par le plan mondial de navigation aérienne. Dans le même ordre d'idées, un projet comportant quelques FIR peut être identifié dans le contexte d'adressage sans couture d'une zone d'acheminement spécifique.*

#### 4.3.2 Mandat des équipes de projets

4.3.2.1 Il sera détaillé le mandat des équipes de projet en guise de partie de la définition de projet.

4.3.3 Il convient de noter que nombre de projets ne nécessiteront par une présence physique aux réunions, mais certaines tâches pourront être accomplies par voie de correspondance électronique et d'autres supports de télécommunication tels que les supports de téléconférences. De la même manière, même si certains projets nécessitent une présence physique aux réunions, la majeure partie du travail doit être effectué par voie électroniques afin de réduire les coûts (cet aspect doit être mis en exergue dans le manuel d'APIRG).

4.3.4 Les équipes de projets doivent élire parmi leurs membres des coordinateurs d'équipes de projets appelés à faciliter et à coordonner les activités, y compris les délibérations des équipes de projets et le compte rendu aux Sous-groupes.

### 5. COMPOSITION D'APIRG

5.1 Aux termes de la Décision du Conseil (**C-DEC 183/9**) de 2008, tous les États contractants de l'OACI qui sont des prestataires de services de navigation aérienne dans la Région AFI et font partie du plan régional AFI de navigation aérienne sont membres d'APIRG. Par ailleurs, les États utilisateurs de la Région AFI sont autorisés à prendre part aux réunions d'APIRG en qualité de non membres. Les organisations internationales reconnues par le Conseil de l'OACI sont invitées, le cas échéant à assister aux réunions d'APIRG en qualité d'observateurs.

5.2 Il est important que les experts et les représentants des États et des organisations internationales aux réunions d'APIRG soient familiers avec le mandat, les attributions et les responsabilités d'APIRG et soient en mesure d'imprimer une orientation stratégique au Groupe. Il est également important que les fonctionnaires soient habilités à prendre une part active aux processus de prise de décisions, ainsi ils apprécieront pleinement leur incidence sur les processus nationaux, notamment l'engagement attendu des États. À cet égard, les fonctionnaires désignés pour représenter les États membres à l'APIRG devraient normalement avoir le niveau de hauts cadres chargés de la navigation aérienne ou d'une catégorie supérieure.

## **6. COMPOSITION DES ORGANES AUXILIAIRES**

### **Comités de Coordination des projets d'APIRG (CCPA)**

6.1 La composition du Comité de Coordination s'établit comme suit :

- Président d'APIRG
- Premier et deuxième Vice-Président d'APIRG
- Secrétaire d'APIRG
- Expert désignés des Sous-groupes
- Secrétaires des Sous-groupes;
- Facilitateurs, le cas échéant

### **Sous-groupes**

6.2 La réunion régionale restreinte LIM AFI (COM/MET/RAC) RAN tenue en 1988 est convenue que les participants aux réunions des organes auxiliaires de l'APIRG devaient être des spécialistes des sujets traités et rompus aux questions devant être examinées, alors que tout État censé faire une contribution valable doit avoir l'opportunité de participer. La taille du Sous-groupe devrait être la plus petite possible pour les besoins d'efficacité pour des points tels que l'examen de l'ordre du jour, les coûts, la logistique et le retour au mode de travail informel. Chaque Sous-groupe doit comporter un nombre limité de personnes qui sont des spécialistes dans au moins l'une des disciplines aéronautiques. Ces experts doivent être fournis par les États, qu'ils soient membres ou non d'APIRG, les organisations internationales et/ou les organismes et organisations ayant une expérience dans le domaine pertinent. Le nombre d'experts proposés dans un Sous-groupe sera fonction des domaines d'expertise du Sous-groupe. Les organisations internationales jouissant d'un statut d'observateur à l'APIRG sont censées désigner des représentants qualifiés pour prendre part aux réunions des Sous-groupes.

6.3 Afin de faciliter la maîtrise des questions, la continuité et l'expertise appropriée, les membres du Sous-groupe doivent être des experts désignés nommément. Les États et les organisations identifiés par l'APIRG doivent proposer la nomination de certains fonctionnaires en communiquant des informations sur des qualifications et l'expérience (CV) de la personne proposée pour permettre au Sous-groupe de tirer pleinement parti de

l'expertise disponible. Pour faciliter la continuité et le bénéfice des avantages procurés par les activités de certains organes, les États doivent limiter les mouvements des fonctionnaires désignés, particulièrement ce qui font partie des équipes de projets et doivent par contre permettre aux experts désignés d'occuper le poste pour lesquels ils ont été choisis pendant une assez longue période de temps.

### **Équipes de projets**

6.4 Les Équipes de projets sont formées de fonctionnaires désignés par les États et les organisations internationales jouissant d'un statut d'observateur auprès d'APIRG. Ces personnes doivent avoir les qualifications et l'expérience nécessaires en matière de projets pour lesquelles elles ont été nommées et être familières avec les domaines considérés. Le nombre d'experts participant à un projet est dicté par les exigences du projet.

6.5 Les organisations internationales reconnues comme observateurs à l'APIRG sont censées proposer la nomination de représentants qualifiés appelés à contribuer au travail des équipes de projets. En outre, les organisations de l'industrie n'ayant pas la qualité d'observateurs à l'APIRG peuvent, sous réserve de l'assentiment du Président et du Secrétaire d'APIRG être invitées à contribuer aux travaux d'un projet spécifique d'APIRG avec l'expertise et/ou des outils spécialisés.

### **Conseillers des membres désignés**

6.6 Les membres des Sous-groupes ou d'une équipe de projet peuvent, le cas échéant se faire assister par des conseillers fournis par l'État ou l'organisations selon le cas pour les besoins logistiques, les États et les organisations qui souhaitent envoyer des conseillers à une réunion donnée doivent préalablement en informer le Secrétariat.

## **7. POSTES DE RESPONSABILITÉ**

7.1 Les États prenant part aux activités des divers organes auxiliaires d'APIRG doivent s'attendre que leur experts désignés au niveau du CCPA, des Sous-groupes ou d'une équipe de projet soient élus au niveau du groupe ou de l'équipe d'experts comme Président, coordonnateur de l'équipe de projet ou de personne ressource. Il sera demandé aux membres investis d'une responsabilité d'accomplir leurs diverses attributions pendant les réunions et autres événements, ainsi que durant la période entre les réunions. À cet égard, les États doivent veiller à ce que les experts élus en cette qualité bénéficient d'un soutien certain et qu'ils exercent leurs fonctions dans les postes où ils ont été élus.

7.2 Pour les besoins de répartition géographiques des participants, les experts élus doivent provenir des diverses sous-régions de la Région AFI. Ainsi, le Président et le Vice-Président ne doivent pas être originaires d'une même Sous-Région. Cette répartition géographique sera également valable pour les membres appelés à occuper des postes de responsabilité au niveau des équipes de projets.

7.3 Les membres élus à des postes de responsabilité du CCPA et des Sous-groupes d'APIRG seront appuyés dans le cadre de leurs responsabilités par les Secrétaires désignés par le Secrétaire d'APIRG parmi les fonctionnaires du Secrétariat de l'OACI. Les experts élus au niveau des équipes de projets bénéficieront de l'appui des facilitateurs désignés par le Secrétaires d'APIRG parmi les fonctionnaires du Secrétariat de l'OACI

## Domaine d'amélioration des performances 1 : Opérations aéroportuaires

Bloc 0	Bloc 1	Bloc 2	Bloc 3
<p><b>B0-APTA</b> Optimisation des procédures d'approche, notamment par le guidage vertical Première étape de la mise en œuvre universelle d'approches fondées sur le GNSS.</p>	<p><b>B1-APTA</b> Accessibilité des aéroports optimisée Poursuite de la mise en œuvre universelle d'approches fondées sur le GNSS.</p>		
<p><b>B0-WAKE</b> Débit des pistes accru grâce à l'application de mesures optimisées de séparation en fonction de la turbulence de sillage Augmentation du débit des pistes de départ et d'arrivée par la révision des procédures et des minimums de séparation en fonction de la turbulence de sillage.</p>	<p><b>B1-WAKE</b> Débit des pistes accru grâce à l'application de mesures dynamiques de séparation en fonction de la turbulence de sillage Augmentation du débit des pistes de départ et d'arrivée par la gestion dynamique des minimums de séparation en fonction de la turbulence de sillage, fondée sur l'identification en temps réel des dangers liés à la turbulence de sillage.</p>	<p><b>B2-WAKE (*)</b> Mesures avancées de séparation en fonction de la turbulence de sillage (basées sur le temps) Application de minimums de temps pour la séparation des aéronefs en fonction de la turbulence de sillage ; modification des procédures des ANSP pour l'application des minimums de séparation.</p>	
<p><b>B0-RSEQ</b> Écoulement du trafic amélioré grâce au (AMAN/DMAN) Séquencement des arrivées et des départs par régulation temporelle.</p>	<p><b>B1-RSEQ</b> Opérations aéroportuaires améliorées grâce à la gestion des départs, des mouvements à la surface et des arrivées Le minutage élargi des arrivées et l'intégration de la gestion des mouvements à la surface avec séquencement des départs permettent une meilleure gestion des pistes et améliorent la performance des aéroports et l'efficacité des vols.</p>	<p><b>B2-RSEQ</b> AMAN/DMAN liées La synchronisation AMAN/DMAN favorisera des opérations en route et en région terminale plus souples et plus efficaces.</p>	<p><b>B3-RSEQ</b> AMAN/DMAN/SMAN intégrées séquencement Gestion de réseau totalement synchronisée entre les aéroports de départ et les aéroports d'arrivée pour tous les aéronefs dans le système de la circulation aérienne, à tout moment.</p>
<p><b>B0-SURF</b> Sécurité et efficacité des opérations à la surface (A-SMGCS niveaux 1-2) Surveillance de la surface des aéroports pour les ANSP.</p>	<p><b>B1-SURF</b> Sécurité et efficacité renforcées des opérations à la surface — SURF, SURF-IA et systèmes de vision améliorée (EVS) Surveillance de la surface des aéroports pour les ANSP et équiennes de conduite avec l'inique de sécurité, affichage de cartes défilantes et systèmes de visualisation pour la circulation au sol.</p>	<p><b>B2-SURF</b> Acheminement à la surface et avantages du point de vue de la sécurité optimisés (A SMGCS niveaux 3-4 et SVS) Évolution de l'acheminement et du guidage de la circulation au sol vers l'acheminement basé sur la surveillance sol/poste de pilotage et la communication des autorisations et de l'information par liaison de données. Systèmes de vision synthétique dans le poste de pilotage.</p>	
<p><b>B0-ACDM</b> Opérations aéroportuaires améliorées grâce à la CDM-aéroports Amélioration de l'exploitation des aéroports par le travail en collaboration des partenaires opérationnels.</p>	<p><b>B1-ACDM</b> Opérations aéroportuaires optimisées grâce à la CDM-aéroports Amélioration de l'exploitation des aéroports par le travail en collaboration des partenaires opérationnels.</p>		
	<p><b>B1-RATS</b> Contrôle d'aérodrome géré à distance Tour de contrôle d'aérodrome commandée à distance ; fourniture à distance de services ATS aux aérodromes au moyen de systèmes et d'outils de visualisation.</p>		

## Domaine d'amélioration des performances 2 :

### Systèmes et données interopérables à l'échelle mondiale – grâce à la gestion globale de l'information (SWIM) interopérable à l'échelle mondiale

Bloc 0	Bloc 1	Bloc 2	Bloc 3
<p><b>B0-FICE</b> Interopérabilité, efficacité et capacité accrues grâce à l'intégration sol-sol Coordination des communications de données sol-sol entre ATSU grâce aux communications entre installations ATS (AIDC) définies dans le Doc 9694 de l'OACI.</p>	<p><b>B1-FICE</b> Interopérabilité, efficacité et capacité accrues grâce à la phase 1 du concept FF-ICE (application avant départ) Introduction de la phase 1 de la FF-ICE, pour des échanges sol-sol avant le départ utilisant un modèle commun de référence pour l'information de vol, le FIXM, le XML et l'objet-vol.</p>	<p><b>B2-FICE</b> Coordination améliorée grâce à l'intégration sol-sol multicentre (FF ICE/1 et objet-vol, SWIM) FF-ICE appuyant les opérations basées sur trajectoire au moyen de l'échange et de la diffusion d'information pour des opérations multicentre utilisant l'objet-vol et les normes IOP.</p>	<p><b>B3-FICE</b> Performances opérationnelles améliorées grâce à la mise en œuvre intégrale de la FF-ICE Partage systématique entre les systèmes au sol et embarqués de toutes les données concernant l'ensemble des vols, avec SWIM appuyant l'ATM collaborative et les opérations basées sur trajectoire.</p>
<p><b>B0-DATM</b> Amélioration du service grâce à la gestion numérique de l'information aéronautique Introduction du traitement et de la gestion numériques de l'information aéronautique par la mise en œuvre de l'AIS/AIM utilisant l'AIXM, la transition à l'AIP électronique et l'amélioration de la qualité et de la disponibilité des données.</p>	<p><b>B1-DATM</b> Amélioration du service grâce à l'intégration de la totalité de l'information ATM numérique Mise en œuvre du modèle de référence pour l'information ATM intégrant l'ensemble de l'information ATM utilisant l'UML et permettant des représentations de données XML et l'échange de données par protocoles Internet, avec WXXM pour les renseignements météorologiques.</p>	<p><b>B2-SWIM</b> Permettre la participation des aéronefs à l'ATM collaborative au moyen du SWIM Connexion de l'aéronef en tant que nœud d'information du SWIM pour permettre la participation aux processus d'ATM collaborative, avec accès à des données riches, volumineuses et dynamiques, notamment les renseignements météorologiques.</p>	
<p><b>B0-AMET</b> Renseignements météorologiques appuyant un renforcement de l'efficacité et de la sécurité opérationnelles Renseignements météorologiques mondiaux, régionaux et locaux fournis par les centres mondiaux de prévisions de zone, les centres d'avis de cendres volcaniques, les centres d'avis de cyclones tropicaux et les centres météorologiques d'aérodrome, appuyant une gestion flexible de l'espace aérien, l'amélioration de la conscience de la situation et de la prise de décisions en collaboration, et l'optimisation dynamique de la planification des trajectoires de vol.</p>	<p><b>B1-AMET</b> Décisions opérationnelles améliorées grâce à l'information météorologique intégrée (planification et service à court terme) Renseignements météorologiques à l'appui de processus décisionnels ou d'aides à la décision automatisés, concernant les renseignements météorologiques, la traduction des bulletins, la conversion des incidences sur l'ATM et le soutien des décisions ATM.</p>		<p><b>B3-AMET</b> Décisions opérationnelles améliorées grâce à l'information météorologique intégrée (service à court terme et service immédiat) Renseignements météorologiques appuyant des outils automatisés d'aide à la décision embarqués et au sol, en vue de la mise en œuvre de stratégies d'atténuation des incidences des conditions météorologiques.</p>

## Domaine d'amélioration des performances 3 : Capacité optimale et vols flexibles — grâce à une ATM collaborative à l'échelle mondiale

Bloc 0	Bloc 1	Bloc 2	Bloc 3
<p><b>B0-FRTO</b> Opérations améliorées grâce à de meilleures trajectoires en route Permettre l'utilisation d'espace aérien qui serait autrement exclu (espace aérien militaire) et des routes flexibles adaptées à des profils de circulation donnés. Le nombre de routes possibles sera ainsi augmenté, ce qui réduira l'encombrement sur les routes principales et aux points d'intersection de grande activité, et, partant, la durée des vols et la consommation de carburant.</p>	<p><b>B1-FRTO</b> Opérations améliorées grâce à l'acheminement ATS optimisé Introduction du libre choix des routes dans des espaces aériens déterminés, dans les cas où le plan de vol n'est pas défini sous forme de segments d'un réseau ou système de routes publié, afin de faciliter l'adoption du profil privilégié par les usagers.</p>		
<p><b>B0-NOPS</b> Écoulement du trafic amélioré grâce à une planification basée sur une vue d'ensemble du réseau Mesures d'ATFM collaborative pour réguler les courants en pointe, portant sur les créneaux de départ, la gestion du débit d'admission dans une portion donnée d'espace aérien pour le trafic suivant un certain axe, l'heure demandée d'arrivée à un point de cheminement ou à la limite d'une FIR/d'un secteur, l'espacement en milles dans le sillage pour régulariser le débit le long de certains axes, et le changement de route pour éviter des zones saturées.</p>	<p><b>B1-NOPS</b> Écoulement du trafic amélioré grâce à la planification opérationnelle de réseau Techniques d'ATFM qui intègrent la gestion de l'espace aérien et des courants de trafic, y compris les processus de priorisation initiale par les usagers pour définir de manière collaborative des solutions ATFM qui tiennent compte des priorités commerciales/ opérationnelles.</p>	<p><b>B2-NOPS</b> Participation accrue des usagers à l'utilisation dynamique du réseau Introduction d'applications CDM appuyées par le SWIM, qui permettent aux usagers de l'espace aérien de gérer la concurrence et la priorisation de solutions ATFM complexes lorsque le réseau ou ses nœuds (aéroports, secteurs) n'offrent plus une capacité répondant aux exigences des usagers.</p>	<p><b>B3-NOPS</b> Gestion de la complexité de la circulation Introduction de la gestion de la complexité pour faire face aux événements et phénomènes qui influent sur les courants de trafic en raison de limitations physiques, d'impératifs économiques ou d'événements ou conditions particuliers, par l'exploitation de l'information plus précise et plus riche de l'ATM basée sur le SWIM.</p>
<p><b>B0-ASUR</b> Fonctionnalité initiale de surveillance au sol Une surveillance au sol appuyée par l'ADS-B ÉMISSION et/ou la multilatération à couverture étendue améliorera la sécurité, la recherche et le sauvetage ainsi que la capacité grâce à des réductions de la séparation. Cette fonctionnalité sera intégrée dans divers services ATM (information de trafic, recherche et sauvetage, séparation, etc.).</p>			

## Domaine d'amélioration des performances 3 : Capacité optimale et vols flexibles — grâce à une ATM collaborative à l'échelle mondiale

Bloc 0	Bloc 1	Bloc 2	Bloc 3
<p><b>B0-ASEP</b> Conscience de la situation du trafic aérien (ATSA) Deux applications ATSA qui amélioreront la sécurité et l'efficacité en donnant aux pilotes moyens de procéder à une acquisition visuelle plus rapide des cibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• AIRB (conscience accrue de la situation du trafic pendant le vol).</li> <li>• VSA (séparation visuelle améliorée en approche).</li> </ul>	<p><b>B1-ASEP</b> Capacité et efficacité accrues grâce à la gestion des intervalles La gestion des intervalles (IM) améliore la gestion des flux de trafic et de l'espacement des aéronefs. Une gestion précise des intervalles entre les aéronefs qui suivent des trajectoires communes ou convergentes maximise la capacité de l'espace aérien tout en réduisant la charge de travail de l'ATC et la consommation de carburant.</p>	<p><b>B2-ASEP</b> Séparation par l'équipage de conduite (ASEP) Création d'avantages opérationnels par la délégation temporaire à l'équipage de conduite de la responsabilité de la séparation par rapport à des aéronefs désignés dotés de l'équipement approprié, ce qui réduit la nécessité de messages de résolution de conflit tout en allégeant la charge de travail de l'ATC et permettant des profils de vol plus efficaces.</p>	
<p><b>B0-OPFL</b> Accès amélioré aux niveaux de vol optimaux grâce à des procédures de montée/descente utilisant l'ADS-B Pour empêcher les aéronefs de rester « piégés » pendant de longues périodes à des altitudes non optimales du point de vue de la consommation de carburant. Principaux avantages de l'ITP : importantes économies de carburant et emport de charges marchandes plus élevées.</p>			
<p><b>B0-ACAS</b> Amélioration des systèmes anticollision embarqués Apporter des améliorations à court terme aux systèmes anticollision embarqués (ACAS) afin de réduire le nombre d'alertes intempestives tout en maintenant les niveaux de sécurité actuels. Cela réduira les écarts par rapport aux trajectoires et augmentera la sécurité en cas de perte de la séparation.</p>		<p><b>B2-ACAS</b> Nouveau système anticollision Mise en œuvre d'un système anticollision embarqué (ACAS) adapté à des opérations basées sur existants trajectoire, avec fonction de surveillance améliorée appuyée par l'ADS-B visant à réduire le nombre d'alertes intempestives et les écarts par rapport à la trajectoire. Le nouveau système permettra des opérations et des procédures plus efficaces tout en respectant les règlements de sécurité.</p>	
<p><b>B0-SNET</b> Efficacité accrue des filets de sauvegarde au sol Ce module apporte des améliorations d'efficacité aux filets de sauvegarde au sol qui aident le contrôleur de la circulation aérienne et génèrent en temps opportun des alertes de risque accru pour la sécurité des vols (alertes de conflit à court terme, avertissements de proximité, avertisse-</p>	<p><b>B1-SNET</b> Filets de sauvegarde au sol pour l'approche Ce module renforce la sécurité apportée par le module précédent en réduisant le risque d'accident par impact sans perte de contrôle en approche finale grâce à l'utilisation de la surveillance de la trajectoire d'approche (APM).</p>		

## Domaine d'amélioration des performances 4 : Trajectoires de vol efficaces — grâce aux opérations basées sur trajectoire

Bloc 0	Bloc 1	Bloc 2	Bloc 3
<p><b>B0-CDO</b> Flexibilité et efficacité améliorées dans d'espace aérien et performances, qui leur profil complexité de grâce à des (CDO).</p>	<p><b>B1-CDO</b> Flexibilité et efficacité améliorées dans les profils de descente (CDO) grâce à la VNAV Application de procédures d'espace aérien et d'arrivée basées sur les performances, qui permettent aux aéronefs de suivre leur profil optimal compte tenu de la complexité de l'espace aérien et de la circulation grâce à des descentes à profil optimisé (OPD).</p>	<p><b>B2-CDO</b> Flexibilité et efficacité améliorées dans les profils les profils de descente (CDO) de descente — Descentes continues (CDO) utilisant Application de procédures la VNAV, la vitesse requise et l'heure d'arrivée d'arrivée basées sur les Application de procédures d'espace aérien et permettent aux aéronefs de suivre d'arrivée basées sur les performances qui optimisent optimal compte tenu de la le profil de vol compte tenu de la complexité de l'espace aérien et de la circulation l'espace aérien et de la circulation, y compris opérations en descente continue descentes à profil optimisé (OPD), appuyées par des opérations basées sur trajectoire et l'autoséparation.</p>	
<p><b>B0-TBO</b> Sécurité et efficacité améliorées grâce liaisons de données en route ensemble données pour la dans le (ATC).</p>	<p><b>B1-TBO</b> Synchronisation du trafic améliorée et opérations basées sur trajectoire initiales Amélioration de la synchronisation des courants de trafic aux points de convergence en route et optimisation des séquences d'approche par l'utilisation de la fonctionnalité 4DTRAD et d'applications aéroportuaires, p. ex. D-TAXI, via l'échange air-sol de données d'aéronef relatives contrôlée (CTA) unique.</p>		<p><b>B3-TBO</b> Opérations basées sur trajectoire à l'application initiale de entièrement 4D Mise en œuvre de trajectoires précises à quatre dimensions, utilisées par tous les usagers du d'applications de liaison de système de l'aviation aux points essentiels surveillance et les communications du système. Ce qui fournit des informations contrôle de la circulation aérienne cohérentes et à jour à l'échelle du système, qui sont intégrées dans des outils facilitant les à une heure d'arrivée décisions en matière d'ATM mondiale.</p>
<p><b>B0-CCO</b> Flexibilité et efficacité améliorées dans les profils de départ — Montées continues (CCO) Application de procédures de départ permettant aux aéronefs de suivre un profil optimisé compte tenu de la complexité de l'espace aérien et de la circulation grâce à des opérations en montée continue (CCO).</p>			
	<p><b>B1-RPAS</b> Intégration initiale des systèmes d'aéronefs non réservé base pour espace aérien non de détection et d'évitement.</p>	<p><b>B2-RPAS</b> Intégration des RPA dans la circulation Application de procédures d'exploitation spécialisées prévoyant les cas de défaillance de la liaison (y compris code transpondeur unique), avec technologie améliorée de détection et d'évitement.</p>	<p><b>B3-RPAS</b> Gestion transparente des RPA télépilotés (RPA) dans l'espace aérien Exploitation des RPA à la surface des Mise en œuvre de procédures de aérodomes et dans l'espace aérien non l'exploitation des RPA en réservé comme tout autre aéronef. réservé, y compris des procédures</p>

## **COMITÉ DE COORDINATION DES PROJETS D'APIRG (CCPA)**

### **MANDAT**

Le CCPA est chargé par l'APIRG d'accomplir des tâches spécifiques afin de coordonner et d'orienter les activités de planification et de mise en œuvre, de faciliter les activités d'APIRG durant ses réunions ainsi que la coordination entre les PIRG, d'autres groupes régionaux et organisations internationales agréées par l'APIRG. Le CCPA doit assurer la continuité entre les réunions d'APIRG et prendre les mesures qui s'imposent pour éviter les retards dans la mise en œuvre entre les réunions d'APIRG.

### **Fonctions essentielles.**

1. Diriger les programmes de travail et les activités des organes auxiliaires d'APIRG, afin d'assurer:
  - a) que les organes auxiliaires ont clairement défini leurs tâches et attributions;
  - b) que les projets sont clairement définis et les informations sur le contrôle disponibles. Cela inclut la mise à jour des indicateurs de performance régionale de l'OACI.
  
2. Examiner les rapports des organes auxiliaires d'APIRG afin de:
  - a) fournir une orientation aux organes auxiliaires, notamment les stratégies et les feuilles de route afin d'atteindre les objectifs d'APIRG; et
  - b) déterminer les questions qui sont suffisamment prêtes pour l'examen et l'adoption des décisions et des conclusions par l'APIRG.
  
3. Suivre les progrès, y compris la durée des projets exécutés dans le cadre d'APIRG.
  
4. Faciliter la coordination entre l'APIRG et le Groupe RASG-AFI, d'autres organismes régionaux et les organisations internationales agréées par l'APIRG.

## **Tâches**

- a) Préparer l'ordre du jour des réunions d'APIRG en consultation avec le Secrétaire du Groupe;
- b) Préparer la liste des documents de travail (WPs, IPs, etc.) sur les questions jugées prêtes pour l'examen par l'APIRG;
- c) Examiner les rapports des Sous-groupes d'APIRG, notamment les projets de conclusions et de décisions, les informations d'autres Groupes régionaux et Organisations internationales et arrêter les priorités pour les questions soumises à l'examen d'APIRG;
- d) Examiner les tendances sur l'élimination des carences conformément à la méthodologie uniforme approuvée par le Conseil et formuler des recommandations aux fins de décisions et conclusions par l'APIRG
- e) Fournir une orientation aux organes auxiliaires d'APIRG, y compris les stratégies de mise en œuvre et les feuilles de route destinées à atteindre les objectifs d'APIRG; et
- f) Accomplir toutes autres tâches assignées par l'APIRG.

## **Méthodes de travail**

Le CCPA tiendra une réunion au moins une fois par an qui comprendra une session préparatoire en vue d'une réunion d'APIRG. Étant donné que le comité de coordination prépare également les réunions d'APIRG, l'une de ces réunions doit se tenir au moins 6 mois avant la tenue d'APIRG. Durant la période entre les réunions, le CCPA aura recours à tous les moyens de communications électroniques disponibles, y compris les téléconférences pour faire avancer ses travaux et tenir ses membres au courant des questions qui préoccupent ainsi que pour débattre des questions spécifiques.

## **Composition**

Prière de se reporter à la composition des organes auxiliaires ci-dessus.

## **SOUS-GROUPE DE L'EXPLOITATION DES AÉRODROMES ET DE L'ESPACE AÉRIEN (AAO/SG)**

### **(OPTION 1)**

#### **Mandat**

Créé par l'APIRG, le Sous-groupe AAO/SG est chargé de soutenir la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et de mener des activités permettant à l'APIRG de s'acquitter de ses fonctions et de ses responsabilités dans les domaines AOP et ATM.

#### **Fonctions essentielles**

Dans l'exercice de ses fonctions et sous la direction d'APIRG, le Sous-groupe doit :

- a) Promouvoir la mise en œuvre des modules spécifiques des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), tâche confiée par l'APIRG;
- b) Assurer la mise en œuvre des projets pour soutenir les États dans les domaines AOP et ATM/SAR conformément à la méthodologie ASBU et aux objectifs de performance régionale destinés à soutenir les États dans la mise en œuvre des SARP et des exigences régionales;
- c) Prendre les mesures qui s'imposent pour permettre une planification et une mise en œuvre cohérentes des programmes AOP et ATM/SAR en région AFI pour atteindre l'objectif des systèmes de navigation aérienne sans couture, assurer l'interopérabilité et l'harmonisation au niveau de la région et avec d'autres régions ;
- d) S'assurer du caractère adéquat des exigences dans les domaines AOP et ATM/SAR en prenant en compte les changements dans les exigences des usagers, l'évolution des exigences opérationnelles et les avancées technologiques conformément à la méthodologie ASBU;
- e) S'assurer que les initiatives environnementales AOP sont régulièrement identifiées, enregistrer des progrès et faire rapport sur les résultats obtenus à ce sujet ;
- f) Identifier et collecter État par État des informations sur les carences relevées dans les domaines AOP et ATM/SAR conformément à la méthodologie uniforme approuvée par le Conseil et les orientations d'APIRG ; analyser et

proposer des solutions idoines ; faire rapport sur l'état d'avancement des projets et les obstacles auxquels le Sous-groupe est confronté.

### **Tâches (TBD)**

### **Méthodes de travail**

Le Sous-groupe doit tenir au moins une réunion une fois par an en tenant compte du calendrier des autres activités d'APIRG. Il doit utiliser les moyens de communications électroniques disponibles, y compris les téléconférences pour préparer et faire avancer son travail entre les réunions, et pour tenir les membres informés des sujets de préoccupation et échanger sur des questions spécifiques.

Étant donné que les Sous-groupes représenteront les intérêts de la Région et que tous les États membres d'APIRG ne seront pas forcément représentés au niveau des Sous-groupes, les fonctionnaires des États membres des Sous-groupes sont censés travailler davantage comme experts dans leurs domaines respectifs contrairement aux délégués qui ne sont là que pour les intérêts de leurs États. Les Sous-groupes doivent travailler avec un minimum de formalisme.

### **Composition**

Voir la composition des Organes auxiliaires ci-dessus.

### **PROGRAMME DE TRAVAIL**

<b>N°.</b>	<b>Description des tâches</b>	<b>Priorité</b>	<b>Date butoir</b>
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
8.			

**Priorités:**

- A. Tâches de priorité élevée pour lesquelles le travail doit être accéléré;
- B. Tâches de priorité moyenne pour lesquelles le travail doit s'effectuer dès que possible, mais pas au détriment des tâches de priorité A;
- C. Tâches de faible priorité pour lesquelles le travail doit être entrepris en fonction du temps et des ressources disponibles, mais pas au détriment des tâches de priorité A et B.

## **SOUS-GROUPE DE LA GESTION DE L'INFORMATION ET DES INFRASTRUCTURES (IIM/SG) (OPTION 1)**

### **Mandat**

Créé par l'APIRG, le Sous-groupe IIM/SG est chargé de soutenir la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et de mener des activités permettant à l'APIRG de s'acquitter de ses fonctions et de ses responsabilités dans les domaines CNS, AIM et MET.

### **Fonctions essentielles**

Dans l'exercice de ses fonctions et sous la direction d'APIRG, le Sous-groupe doit :

- a) Promouvoir la mise en œuvre des modules spécifiques des mises à niveau par bloc du système de l'aviation (ASBU), tâche confiée par APIRG;
- b) Assurer la mise en œuvre des projets pour soutenir les États dans les domaines MET, AIM et CNS conformément à la méthodologie ASBU et aux directives des performances régionales destinées à soutenir les États dans la mise en œuvre des SARP et des exigences régionales;
- c) Prendre les mesures qui s'imposent pour permettre une planification et une mise en œuvre cohérentes des programmes MET, AIM et CNS en région AFI pour atteindre l'objectif des systèmes de navigation aérienne sans couture, assurer l'interopérabilité et l'harmonisation au niveau de la région et avec d'autres régions ;
- d) S'assurer du caractère adéquat des exigences dans les domaines MET, AIM et CNS en prenant en compte les changements dans les exigences des usagers, l'évolution des exigences opérationnelles et les avancées technologiques conformément à la méthodologie ASBU
- e) Identifier et collecter État par État des informations sur les carences relevées dans les domaines MET, AIM et CNS conformément à la méthodologie uniforme approuvées par le Conseil et les orientations d'APIRG ; analyser et proposer des solutions idoines; faire rapport sur l'état d'avancement et les obstacles auxquels le Sous-groupe est confronté.

## **Tâches**

- a) Organiser des ateliers sur la mise en œuvre du programme IAVW.
- b) Tenir une réunion de l'équipe de projet AFI ATM/MET.
- c) Assurer la coordination des exercices annuels sur les cendres volcaniques.
- d) Examiner et actualiser la liste des carences relativement aux avertissements d'aérodromes.
- e) Sensibiliser les États à l'importance d'émettre des avertissements d'aérodrome.
- f) Examiner et actualiser la liste des carences en matière d'émission d'avertissements concernant le cisaillement du vent et les alertes.
- g) Sensibiliser les États à l'importance des avertissements concernant le cisaillement de vent
- h) Effectuer des essais SIGMET annuels.
- i) Établir un rapport consolidé sur les essais SIGMET, assorti de recommandations en vue de leur amélioration.
- j) Compte rendu postérieur sur les essais SIGMET sur le Web et communication du rapport à tous les États de la région AFI.
- k) Faire rapport à l'APIRG sur les résultats des essais SIGMET.
- l) Sensibiliser les États à l'importance des SIGMET.
- m) Organiser un atelier sur le codage et l'échange des données OPMET en format numérique.
- n) Encourager les États à échanger les données en format numérique en vertu d'accords bilatéraux.

## **Méthodes de travail**

Le Sous-groupe doit tenir au moins une réunion une fois par an en tenant compte du calendrier des autres activités d'APIRG. Il doit utiliser les moyens de communications électroniques disponibles, y compris les téléconférences pour préparer et faire avancer son travail entre les réunions, et pour tenir les membres informés des sujets de préoccupation et échanger sur des questions spécifiques.

Étant donné que les Sous-groupes représenteront les intérêts de la Région et que tous les États membres d'APIRG ne seront pas forcément représentés au niveau des Sous-groupes, les

fonctionnaires des États membres des Sous-groupes sont censés travailler davantage comme experts dans leurs domaines respectifs contrairement aux délégués qui ne sont là que pour les intérêts de leurs États. Les Sous-groupes doivent travailler avec un minimum de formalisme.

## Composition

La réunion régionale restreinte LIM AFI (COM/MET/RAC) RAN tenue en 1988 est convenue que les membres des organes auxiliaires d'APIRG devaient être des experts dans les domaines concernés et maîtriser leur sujet. Même si tout État susceptible d'apporter une contribution valable doit avoir la possibilité de participer, la taille du Groupe doit être la plus petite possible pour les besoins d'efficacité sur les aspects tels que l'examen des points de l'ordre du jour, les coûts, la logistique et le recours aux méthodes de travail informelles.

## PROGRAMME DE TRAVAIL

N°.	Description des tâches	Priorité	Date butoir
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			

### Priorités:

- A. Tâches de priorité élevée pour lesquelles le travail doit être accéléré;
- B. Tâches de priorité moyenne pour lesquelles le travail doit s'effectuer dès que possible, mais pas au détriment des tâches de priorité A;
- C. Tâches de faible priorité pour lesquelles le travail doit être entrepris en fonction du temps et des ressources disponibles, mais pas au détriment des tâches de priorité A et B.

## **SOUS-GROUPE DES INFRASTRUCTURES ET DE L'EXPLOITATION DES AÉRODROMES ET DE L'ESPACE AÉRIEN (AAOI/SG) (OPTION 2)**

### **Mandat**

Créé par l'APIRG, le Sous-groupe AAO/SG est chargé de soutenir la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et de mener des activités permettant à l'APIRG de s'acquitter de ses fonctions et de ses responsabilités dans les domaines AOP, ATM et CNS.

### **Fonctions essentielles**

Dans l'exercice de ses fonctions et sous la direction d'APIRG, le Sous-groupe doit :

- a) Promouvoir la mise en œuvre des modules spécifiques des mises à niveau par bloc du système de l'aviation (ASBU) tâche confiée par l'APIRG;
- b) Assurer la mise en œuvre des projets pour soutenir les États dans les domaines AOP, ATM/SAR et CNS conformément à la méthodologie ASBU et aux objectifs de performances régionales destinées à soutenir les États dans la mise en œuvre des SARP et des exigences régionales;
- c) Prendre les mesures qui s'imposent pour permettre une planification et une mise en œuvre cohérentes des systèmes AOP, ATM/SAR et CNS en région AFI pour atteindre l'objectif des systèmes de navigation aérienne sans couture, assurer l'interopérabilité et l'harmonisation au niveau de la région et avec d'autres régions ;
- d) S'assurer du caractère adéquat des exigences dans les domaines AOP, ATM/SAR et CNS en prenant en compte les changements dans les exigences des usagers, l'évolution des exigences opérationnelles et les avancées technologiques conformément à la méthodologie ASBU;
- e) S'assurer que les initiatives environnementales AOP sont régulièrement identifiées et enregistrer des progrès et faire rapport sur le résultat obtenu à ce sujet ;
- f) Identifier et collecter État par État des informations sur les carences relevées dans les domaines AOP, ATM/SAR conformément aux méthodologies uniformes approuvées par le Conseil et les orientations d'APIRG ; analyser et proposer des solutions idoines ; faire rapport sur l'état d'avancement des projets et les obstacles auxquels le Sous-groupe est confronté.

## Tâches

### Méthodes de travail

Le Sous-groupe doit tenir au moins une réunion une fois par an en tenant compte du calendrier des autres activités d'APIRG. Il doit utiliser les moyens de communications électroniques disponibles, y compris les téléconférences pour préparer et faire avancer son travail entre les réunions, et pour tenir les membres informés des sujets de préoccupations et échanger sur des questions spécifiques.

Étant donné que les Sous-groupes représenteront les intérêts de la Région et que tous les États membres d'APIRG ne seront pas forcément représentés au niveau des Sous-groupes, les fonctionnaires des États membres des Sous-groupes sont censés travailler davantage comme experts dans leurs domaines respectifs contrairement aux délégués qui ne sont là que pour les intérêts de leurs États. Les Sous-groupes doivent travailler avec un minimum de formalisme.

### Composition

La réunion régionale LIM AFI (COM/MET/RAC) RAN tenue en 1988 est convenue que les membres des organes auxiliaires d'APIRG devaient être des experts dans les domaines concernés et maîtriser leurs sujets. Même si tout État susceptible d'apporter une contribution valable doit avoir la possibilité de participer, la taille du Groupe doit être la plus petite possible pour les besoins d'efficacité sur les aspects tels que l'examen des points de l'ordre du jour, les coûts, la logistique et le recours aux méthodes de travail informelles.

### PROGRAMME DE TRAVAIL

N°.	Description des tâches	Priorité	Date butoir
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			

**Priorités:**

- A. Tâches de priorité élevée pour lesquelles le travail doit être accéléré;
- B. Tâches de priorité moyenne pour lesquelles le travail doit s'effectuer dès que possible, mais pas au détriment des tâches de priorité A;
- C. Tâches de faible priorité pour lesquelles le travail doit être entrepris en fonction du temps et des ressources disponibles, mais pas au détriment des tâches de priorité A et B.

## **SOUS-GROUPE DE LA GESTION DE L'INFORMATION NUMÉRIQUE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (DANIM/SG) (OPTION 2)**

### **Mandat**

Créé par l'APIRG, le Sous-groupe AAO/SG est chargé de soutenir la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et de mener des activités permettant à l'APIRG de s'acquitter de ses fonctions et de ses responsabilités dans les domaines MET et AIM.

### **Fonctions essentielles**

Dans l'exercice de ses fonctions et sous la direction d'APIRG, le Sous-groupe doit :

- a) Promouvoir la mise en œuvre des modules spécifiques des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), tâche confiée par l'APIRG;
- b) Assurer la mise en œuvre des projets pour soutenir les États dans les domaines MET et AIM conformément à la méthodologie ASBU et aux objectifs de performances régionales destinées à soutenir les États dans la mise en œuvre des SARP et des exigences régionales;
- c) Prendre les mesures qui s'imposent pour permettre une planification et une mise en œuvre cohérentes des systèmes MET et AIM en région AFI pour atteindre l'objectif des systèmes de navigation aérienne sans couture, assurer l'interopérabilité et l'harmonisation au niveau de la région et avec d'autres régions;
- d) S'assurer du caractère adéquat des exigences dans les domaines MET et AIM en prenant en compte les changements opérés dans les exigences des usagers, l'évolution des exigences opérationnelles et les avancées technologiques conformément à la méthodologie ASBU;
- e) Identifier et collecter État par État des informations sur les carences relevées dans les domaines MET et AIM conformément aux méthodologies uniformes approuvées par le Conseil et aux orientations d'APIRG ; analyser et proposer des solutions idoines ; faire rapport sur l'état d'avancement des projets et les obstacles auxquels le Sous-groupe est confronté.

## **Tâches**

- a) Organiser des ateliers sur la mise en œuvre du programme IAVW.
- b) Tenir une réunion de l'équipe de projet AFI ATM/MET.
- c) Assurer la coordination des exercices annuels sur les cendres volcaniques.
- d) Examiner et actualiser la liste des carences relativement à l'émission d'avertissements d'aérodrome.
- e) Sensibiliser les États à l'importance d'émettre des avertissements d'aérodrome.
- f) Examiner et actualiser la liste des carences en matière d'émission d'avertissements concernant le cisaillement du vent et les alertes.
- g) Sensibiliser les États à l'importance des avertissements concernant le cisaillement de vent
- h) Effectuer des essais SIGMET annuels.
- i) Établir un rapport consolidé sur les essais SIGMET, assorti de recommandations en vue de leur amélioration.
- j) Compte rendu postérieur sur les essais SIGMET sur le web et communication du rapport à tous les États de la région AFI.
- k) Faire rapport à l'APIRG sur les résultats des essais SIGMET.
- l) Sensibiliser les États à l'importance des SIGMET.
- m) Organiser un atelier sur le codage et l'échange des données OPMET en format numérique.
- n) Encourager les États à échanger les données en format numérique en vertu d'accords bilatéraux.

## **Méthodes de travail**

Le Sous-groupe doit tenir au moins une réunion une fois par an en tenant compte du calendrier des autres activités d'APIRG. Il doit utiliser les moyens de communications électroniques disponibles, y compris les téléconférences pour préparer et faire avancer son travail entre les réunions, et pour tenir les membres informés des sujets de préoccupation et échanger sur des questions spécifiques.

Étant donné que les Sous-groupes représenteront les intérêts de la Région et que tous les États membres d'APIRG ne seront pas forcément représentés au niveau des Sous-groupes, les

fonctionnaires des États membres des Sous-groupes sont censés travailler d'avantage comme experts dans leurs domaines respectifs contrairement aux délégués qui ne sont là que pour les intérêts de leurs États. Les Sous-groupes doivent travailler avec un minimum de formalisme.

### **Composition**

La réunion régionale LIM AFI (COM/MET/RAC) RAN tenue en 1988 est convenue que les membres des organes auxiliaires d'APIRG devaient être des experts dans les domaines concernés et maîtriser leurs sujets. Même si tout État susceptible d'apporter une contribution valable doit avoir la possibilité de participer, la taille du Groupe doit être la plus petite possible pour les besoins d'efficacité sur les aspects tels que l'examen des points de l'ordre du jour, les coûts, la logistique et le recours aux méthodes de travail informelles.

### **PROGRAMME DE TRAVAIL**

**Le programme de travail du Sous-groupe sera présenté dans le tableau ci-après en fonction des projets approuvés par l'APIRG. Le contenu des programmes de travail fera l'objet d'un examen et sera actualisé périodiquement pour refléter l'état d'avancement des projets.**

<b>N°.</b>	<b>Description de tâche</b>	<b>Priorité</b>	<b>Date butoir</b>
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			

### **Priorités:**

- A. Tâches de priorité élevée pour lesquelles le travail doit être accéléré;
- B. Tâches de priorité moyenne pour lesquelles le travail doit s'effectuer dès que possible, mais pas au détriment des tâches de priorité A;
- C. Tâches de faible priorité pour lesquelles le travail doit être entrepris en fonction du temps et des ressources disponibles, mais pas au détriment des tâches de priorité A et B.

## PROJET DE MANDAT ET COMPOSITION DU GROUPE RÉGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE (APIRG)

### 1. Mandat

1.1 L'APIRG est avant tout chargé de l'élaboration et du maintien du plan AFI de navigation aérienne (ANP, Doc OACI 7474), ainsi que de l'identification et de l'élimination des carences dans le domaine de la navigation aérienne. C'est un mécanisme de planification et de coordination et même si la mise en œuvre incombe aux États, l'APIRG peut jouer un rôle primordial en appuyant la mise en œuvre des pratiques et normes recommandées (SARP).

1.2 Voici le mandat d'APIRG :

- a) Assurer un développement continu et cohérent du plan AFI de navigation aérienne ainsi que d'autres documents pertinents au plan régional afin qu'il soit harmonisé avec les régions adjacentes et ce, conformément aux SARP de l'OACI et aux exigences du plan mondial de navigation aérienne de l'OACI;
- b) faciliter la mise en œuvre des services et des systèmes de navigation aérienne tel que spécifié dans le plan AFI de navigation aérienne la primauté étant accordée à la sécurité aérienne et à l'environnement;
- c) identifier et s'atteler à l'élimination des carences spécifiques dans le domaine de la navigation aérienne; et
- d) assurer la coordination avec le Groupe RASG-AFI sur les questions de sécurité.

**Note:**

*Le mandat d'APIRG s'inspire continuellement des objectifs stratégiques de l'OACI.*

### 2 Composition

2.1 L'APIRG comprend tous les États contractants de l'OACI qui sont des prestataires de services dans la Région AFI et adhèrent au plan AFI de navigation aérienne (ANP).

2.2 Les États utilisateurs sont autorisés à participer à toutes réunions de PIRG en qualité d'États non membres.

2.3 Les Organisations internationales reconnues par le Conseil de l'OACI peuvent être invitées, le cas échéant, à prendre part aux réunions des PIRG en qualité d'observateurs.

## **2 Programme de travail**

3.1 Dans le cadre de son mandat, le Groupe APIRG doit accomplir les tâches ci-après:

- a) Examiner et proposer, le cas échéant des dates butoir pour la mise en œuvre des installations, des services et des procédures destinées à assurer le développement coordonné du système de navigation aérienne en Région AFI;
- b) Prêter main forte aux bureaux régionaux de l'OACI pour la fourniture des services à la Région AFI dans le cadre de leur mission de promouvoir la mise en œuvre du plan régional AFI de navigation aérienne;
- c) Conformément au plan mondial de sécurité de l'aviation (GASP) et au plan mondial de navigation aérienne (GANP), assurer le contrôle de la performance de tout système nécessaire, identifier les carences spécifiques dans le domaine de la navigation aérienne, particulièrement dans un contexte d'accès et d'équité, de capacité, d'efficacité, de considérations environnementales et de sécurité et proposer les mesures correctrices qui s'imposent;
- d) faciliter l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan d'action par les États en vue d'éliminer les carences observées, le cas échéant;
- e) formuler des propositions d'amendement tendant à actualiser le plan régional AFI de navigation aérienne pour faire droit à tout changement dans les exigences, en éliminant ainsi la nécessité de tenir régulièrement des réunions régionales de navigation aérienne;
- f) suivre la mise en œuvre des services et des installations de navigation aérienne et le cas échéant assurer l'harmonisation inter-régionale en prenant dûment en compte les aspects organisationnels, les questions économiques (y compris les aspects financiers) des analyses coût-rentabilité) des plans d'activités, des

études et des questions environnementales.

- g) Examiner les questions de planification et de formation des ressources humaines et le cas échéant, s'assurer que les capacités de perfectionnement des ressources humaines dans la région sont en phase avec le plan régional AFI de navigation aérienne;
- h) inviter les institutions financières, selon le cas à titre consultatif pour obtenir des avis/conseils dans le processus de planification;
- i) entretenir une coopération étroite avec des organisations et les groupes d'États pertinents pour optimiser l'utilisation de l'expertise et des outils disponibles;
- j) mener les activités précitées de la manière la plus efficace possible avec un minimum de formalisme et de documents et convoquer les réunions d'APIRG en cas de besoin; et
- k) assurer la coordination avec d'autres mécanismes régionaux établis tels que le groupe régional AFI de sécurité de l'aviation (RASG AFI), la réunion des Directeurs généraux de l'aviation civile, etc.