



Organisation de l'aviation civile internationale
Bureau Afrique Occidentale et Centrale

**Onzième réunion du Sous-groupe de planification opérationnelle
d'aérodromes (AOP SG/11) (Dakar, Sénégal, 3 au 7 août 2015)**

**Point 2 de l'ordre du jour : Revue des résultats de la Réunion extraordinaire de
l'APIRG**

PROJETS AAO ET EQUIPES DE PROJETS

(Note présentée par le Secrétariat)

RESUME

Ce document de travail propose l'identification et la formulation de projets dans le cadre du Sous-groupe de l'exploitation des aérodromes et de l'espace aérien (AAO), à partir des ASBUs jugés prioritaires par l'APIRG/19 et des Objectifs régionaux de performance.

La suite à donner par la réunion se trouve au **paragraphe 3**.

REFERENCES

- Rapport de l'APIRG/19
- Rapport de l'APIRG/EO
- Méthodologie de l'ASBU de l'OACI

Ce document de travail est lié aux Objectifs stratégiques : **A, B & E**

1. INTRODUCTION

1.1 La Réunion doit se rappeler que la Douzième Conférence sur la navigation aérienne (AN-Conf/12) dans sa Recommandation 6/1– Cadre de performance régional – méthodologies et outils de planification, avait notamment demandé aux Etats et aux PIRGs de se focaliser sur la mise en œuvre des Modules du Bloc 0 de la méthodologie de mise en œuvre par blocs du système de l'aviation (ASBU) de l'OACI en fonction de leurs besoins opérationnels en reconnaissant que ces modules étaient prêts à être déployés.

1.2 Le Bloc 0 de l'ASBU comprend un mécanisme de prise de décision en collaboration pour les aéroports (Airport Collaborative Decision Making - A-CDM), un concept visant à améliorer la Gestion des courants de trafic aérien et de la capacité(ATFCM) des aéroports en réduisant les retards, en améliorant la prévisibilité des événements et en optimisant l'utilisation des ressources.

1.3 La mise en œuvre de l'A-CDM peut améliorer les opérations de surface et la sécurité en rendant les utilisateurs de l'espace aérien, le contrôle de la circulation aérienne (ATC) et les exploitants d'aéroports plus conscients de leurs situations respectives et des mesures à prendre concernant un vol donné. A travers des procédures collaboratives, une planification globale et des mesures proactives, un A-CDM peut aussi voir une réduction majeure de l'attente au sol ou dans les airs des aéronefs en réduisant ainsi la consommation de carburant et en réduisant la pollution sonore et de l'air à proximité des aéroports.

1.4 L'A-CDM est un ensemble de processus améliorés soutenus par l'interconnexion de différents systèmes d'informations des acteurs aéroportuaires. Il comprend une application destinée à « mettre en œuvre des procédures collaboratives permettant le partage des données sur les opérations de surface entre les différents acteurs aéroportuaires ».

1.5 Lors de la 19^{ème} Réunion de l'APIRG/19 tenue à Dakar, Sénégal du 28 au 31 octobre 2013, le Groupe a discuté de l'alignement du Plan régional de mise en œuvre d'un système de navigation aérienne sur la méthodologie ASBU. A cet égard, la Réunion de l'APIRG/19 a convenu que, dans le cadre de l'ASBU, une considération appropriée devrait être accordée aux aspects relatifs à la planification, à la mise en œuvre, au suivi et aux rapports. Les principes de gestion de projets devraient en outre être appliqués par l'APIRG et les organes contributifs des ASBUs, s'il y a lieu.

1.6 La Réunion extraordinaire APIRG (APIRG/EO) a été organisée à Lusaka, Zambie, les 10 et 11 juillet 2014. Le Groupe a notamment convenu de changements dans sa structure organisationnelle et dans ses méthodes de travail et a pris en conséquence la Décision EO/01 : Réorganisation de l'APIRG. Les développements majeurs de ces changements sont les suivants :

- (a) Réduction significative des organes subsidiaires
- (b) Etablissement d'une approche de projets à mettre en œuvre comprenant :
 - I. Les projets
 - II. Les équipes des projets
- (c) La révision des procédures (Manuel de l'APIRG) pour la participation aux activités du Groupe avec un accent plus marqué sur l'utilisation renforcée de l'expertise existante.

2. DISCUSSION

2.1 La réunion devrait prendre note que l'A-CDM n'est pas simplement un système, un matériel ou un logiciel, une réunion ou une conférence téléphonique ; il s'agit d'un changement culturel, du traitement de données sensibles, de changements procéduraux et du renforcement de la confiance et de la compréhension des processus opérationnels de chaque partenaire. Avec l'aide des acteurs aéroportuaires, le concept de prise de décision en collaboration (CDM) des aéroports européens a considérablement mûri au fil des ans depuis un concept de haut niveau jusqu'à un processus procurant des avantages opérationnels réels.

2.2 EUROCONTROL a développé et effectué des essais d'un certain nombre d'éléments de la prise de décision en collaboration (CDM) des aéroports et est en train d'encourager proactivement les aéroports européens à mettre A-CDM localement en place. Le Manuel d'EUROCONTROL sur la mise en œuvre de la CDM dans les aéroports (version, avril 2012), accessible sur : <https://www.eurocontrol.int/publications/airport-cdm-implementation-manual-version-4>, donne des conseils détaillés sur la mise en œuvre de l'A-CDM.

2.3 Le Doc 9971 de l'OACI et le Manuel d'EUROCONTROL sur la mise en œuvre du CDM dans les aéroports (version 4, avril 2012) donne à suggérer les éléments suivants du concept de mise en œuvre de l'A-CDM :

- a) Partage d'informations
- b) Milestone Approach
- c) Variabilité du temps de roulement
- d) Séquençage avant départ
- e) Conditions défavorables
- f) Gestion collaborative des mises à jour des vols

Avantages

2.4 Exploitants d'aéroports – l'A-CDM renforce l'utilisation efficace des postes de stationnement/portes d'embarquement.

2.5 Exploitants d'aéronefs – l'A-CDM les aidera à réduire les coûts de mouvement de surface grâce à une consommation moindre de carburant résultant de la réduction des durées de roulage/circulation au sol et d'attente en bout de piste tout en réduisant l'impact sur l'environnement.

2.6 Les fournisseurs de services d'escale – l'A-CDM rendra les données disponibles à l'avance, permettra une meilleure planification des tâches et améliorera notamment la connaissance du statut des aéronefs au sol, en réduisant ainsi les retards.

2.7 Les fournisseurs de services de trafic aérien – l'A-CDM pourra améliorer la régulation du débit de la circulation aérienne et augmenter la capacité de l'espace aérien.

2.8 Les contrôleurs du trafic aérien – l'A-CDM pourra aider au développement des améliorations et à la planification de la capacité des pistes.

2.9 Les passagers – les passagers retireront aussi des avantages significatifs puisque l'A-CDM améliorera la ponctualité, augmentera la satisfaction des clients, réduira les connexions perdues et qu'ils auront de meilleures informations et de meilleurs services en cas d'incidents.

2.10 Lors de la 19ème Réunion de l'APIRG/19 tenue à Dakar, Sénégal du 28 au 31 octobre 2013, le Groupe a discuté de l'alignement du Plan régional de mise en œuvre d'un système de navigation aérienne sur la méthodologie ASBU. A cet égard, la Réunion de l'APIRG/19 a convenu que, dans le cadre de l'ASBU, une considération appropriée devrait être accordée aux aspects relatifs à la planification, à la mise en œuvre, au suivi et aux rapports. Les principes de gestion de projets devraient en outre être appliqués par l'APIRG et les organes contributifs des ASBUs, s'il y a lieu.

2.11 La Réunion extraordinaire APIRG (APIRG/EO) a été organisée à Lusaka, Zambie, les 10 et 11 juillet 2014. Le Groupe a notamment convenu de changements dans sa structure organisationnelle et dans ses méthodes de travail et a pris en conséquence la Décision EO/01 : Réorganisation de l'APIRG. Les développements majeurs de ces changements sont les suivants :

- a) Réduction significative des organes subsidiaires
- b) Adoption d'une approche de projets à mettre en œuvre comprenant :
 - I. Identification des projets
 - II. Etablissement d'Equipes de projet
- c) La révision des procédures (Manuel de l'APIRG) pour la participation aux activités du Groupe avec un accent plus marqué sur l'utilisation renforcée de l'expertise existante.

2.12 La Réunion extraordinaire de l'APIRG a pris note des Projets devant résulter des méthodologies de l'ASBU et des objectifs régionaux de performance adoptés par l'APIRG. Ces projets seront exécutés par des équipes d'experts fournis par les Etats et par les organisations internationales concernées. Le Groupe a aussi convenu que les Equipes de projet pourrait exécuter un projet ou davantage et pourront rendre compte soit directement à l'APIRG, soit aux Sous-groupes en fonction de la nature du projet.

3. MESURES DEVANT ETRE PRISES PAR LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note des informations contenues dans le présent document de travail ;
- b) Identifier un certain nombre d'aéroports internationaux AFI pour la mise en œuvre de l'A-CDM en tenant compte de certains éléments relatifs à A-CDM (gestion de l'aire de trafic, coordination des aérodromes ATM, terminal déclaré et capacité des pistes, etc.) ;
- c) Identifier les projets à partir des Objectifs régionaux de performance : tâches et activités existantes dans le cadre de l'APIRG et modules prioritaires de l'ASBUs par APIRG/19.
- d) Envisager l'identification des projets dans le contexte de l'Annexe 14, notamment :

	PROJETS PROPOSES	ACTIVITE ACTUELLE Y RELATIVE	REMARQUES
1	Opérations d'aérodromes		
2	Données d'aérodromes		
3	Conditions de la surface des piste		
4	Certification d'aérodrome		
5	Maintenance des aérodromes		
6	Systèmes de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFFS) aux aérodromes		
7	Planification des situations d'urgence des aérodromes (AEP)		
8	Gestion de la faune		
9	Limitation et suppression de obstacles		
10	Mise en œuvre de système de gestion de la sécurité (SMS) des aéroports		
11	Sécurité des pistes		
12	Formation du personnel technique		