



**Vingt-deuxième réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre
(APIRG/22)
(Accra (Ghana), 29 juillet - 02 août 2019)**

**Point 2 de l'ordre du jour : Cadre de performance pour la planification et la mise en œuvre
de la navigation aérienne régionale.**

2.4 : État d'avancement de la mise en œuvre de l'ASBU

**ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DU MODULE DU BLOC 0 DE L'ASBU EN AFRIQUE
DU SUD**

(Note présentée par l'Afrique du Sud.)

SOMMAIRE	
Cette note de travail présente l'état de la mise en œuvre du module du Bloc 0 de l'ASBU en Afrique du Sud	
Suite à donner :	
a) prendre note des progrès réalisés par l'Afrique du Sud dans la mise en œuvre du module du Bloc 0 des ABSU.	
<i>Objectifs stratégiques</i>	Objectif (a) Sécurité, (b) capacité et efficacité de la navigation aérienne

1. INTRODUCTION

1.1 Les routes plus efficaces facilitées par des procédures basées sur les performances et une avionique de pointe permettent de réduire considérablement les émissions provenant du trafic aérien - un facteur clé pour les avions modernes plus économes en carburant alors que l'aviation poursuit son engagement d'atténuer totalement l'effet de ses activités sur l'environnement.

1.2 La méthodologie de la mise en œuvre par blocs du système de l'aviation (ASBU) et ses modules définissent une approche programmatique et flexible de l'ingénierie globale des systèmes permettant à tous les États de développer leurs capacités de navigation aérienne en fonction de leurs besoins opérationnels spécifiques.

1.3 Si l'on veut que le système de transport aérien continue de favoriser la prospérité économique et le développement social à l'échelle mondiale dans la mesure où la communauté aéronautique et le monde entier s'y sont habitués, compte tenu en particulier des prévisions de croissance du trafic régional et du besoin urgent d'une gestion plus déterminée et efficace du climat, les États doivent adopter pleinement le nouveau processus de mise à niveau par des blocs et suivre une voie unifiée vers le futur système de navigation aérienne mondial.

Les modules de base à mettre en œuvre en tant que voie minimale pour soutenir l'interopérabilité mondiale ont été examinés lors de la douzième Conférence sur la navigation aérienne (AN-Conf/12). Ils seront définis au cours de la prochaine période triennale et pris en compte dans les priorités régionales convenues par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG). Au fur et à mesure que le plan mondial de navigation aérienne (GANP) progressera, la mise en œuvre des

modules sera affinée au moyen d'accords régionaux dans le cadre du processus PIRG de l'OACI.

1.4 Conformément au GANP de l'OACI - OACI Doc 9750, l'Afrique du Sud est harmonisée avec les 10 principes clés de la politique de navigation de l'OACI. En ce qui concerne la présente note de travail, en particulier au principe clé de l'utilisation des blocs et modules de l'ASBU.

1.5 Lorsque les blocs et modules de l'ASBU sont adoptés par des régions, sous-régions ou États, ils doivent être suivis de près conformément aux exigences spécifiques de l'ASBU pour assurer l'interopérabilité et l'harmonisation mondiales de la gestion du trafic aérien. L'Afrique du Sud a concentré ses efforts à la fois au niveau régional et dans la région AFI afin de parvenir à l'interopérabilité et à l'harmonisation souhaitées dans la région.

2. DÉBAT

ÉTAT DU MODULE DU BLOC 0 DE L'ASBU DE L'AFRIQUE DU SUD

2.1 PIA 1 : EXPLOITATION AÉROPORTUAIRE

2.1.1 APTA - Optimisation des procédures d'approche y compris le guidage vertical

Indicateur(s) de mise en œuvre de haut niveau - % d'aérodromes internationaux ayant au moins une extrémité de piste munie de procédures PBN (APV Baro-VNAV ou LPV)

État d'avancement - 66 % Procédures Baro-VNAV mises en œuvre dans 6 aérodromes internationaux et dans 8 aérodromes nationaux.

2.1.2 WAKE - Augmentation de la capacité des pistes par une amélioration de l'espacement de turbulence de sillage

Indicateur(s) de mise en œuvre à haut niveau - % des aérodromes internationaux applicables ayant mis en œuvre une augmentation de la capacité des pistes par une amélioration de l'espacement de turbulence de sillage.

État d'avancement - 0 % Déterminer quels sont les besoins en ce qui a trait à la mise en œuvre de cet élément du module de l'ASBU et, s'il y a lieu de le mettre en œuvre.

2.1.3 SURF - Sécurité et efficacité des opérations de surface

Indicateur(s) de mise en œuvre de haut niveau - % des aérodromes internationaux applicables ayant mis en œuvre l'A-SMGCS niveau 2

État d'avancement - 100 % Mis en œuvre dans les aéroports : FAOR & FACT. Aucun besoin n'a été identifié pour d'autres aéroports.

2.1.4 ACDM - Amélioration des opérations aéroportuaires grâce au CDM d'aéroport

Indicateur(s) de mise en œuvre de haut niveau - % des aérodromes internationaux applicables ayant mis en œuvre des opérations aéroportuaires améliorées par le biais du CDM d'aéroport

État d'avancement - 100 % Mis en œuvre dans les centres de gestion aéroportuaire (CGA) établis par la FAOR, le FALE et le FACT. Aucun

autre projet n'est prévu. A établi un cadre de travail pour l'ACDM ad hoc en appui aux événements spéciaux.

2.1.5 **RSEQ** - Amélioration de l'acheminement du trafic par le séquençage des pistes (AMAN/DMAN)

Indicateur(s) de mise en œuvre de haut niveau - % des aérodomes internationaux applicables ayant mis en œuvre l'AMAN/DMAN

État d'avancement - 67% Mis en œuvre d'AMAN à FAOR et FACT. DMAN à FAOR prévu, date de mise en œuvre non déterminée.

2.2 PIA 2 : SYSTÈMES ET DONNÉES INTEROPÉRABLES AU NIVEAU MONDIAL

2.2.1 **FICE** - Augmentation de l'interopérabilité, de l'efficacité et de la capacité par l'intégration sol-sol.

Indicateur(s) de mise en œuvre de haut niveau - % des FIR dans lesquelles tous les ACC concernés ont mis en œuvre au moins une interface pour utiliser AIDC/OLDI avec les ACC voisins.

État d'avancement - 100% AIDC mise en œuvre au sein des FIR FACA/FAJA. AIDC avec les États voisins non mises en œuvre - dépendantes

2.2.2 **DATM** - Amélioration du service grâce à la gestion de l'information aéronautique numérique

Indicateur(s) de mise en œuvre de haut niveau - pourcentage d'États ayant mis en œuvre une base de données AIS basée sur AIXM.

État d'avancement - 100 % Mis en œuvre du CAD.

2.2.3 **AMET** - L'information météorologique appuyant le renforcement de l'efficacité et de la sécurité opérationnelles

Indicateur(s) de mise en œuvre de haut niveau - pourcentage d'États ayant mis en œuvre le QMS
% d'États ayant mis en œuvre SADIS.

État d'avancement - 100% Mise en œuvre de l'intégration des données MET dans les systèmes ATNS (CAMU, Eurocat) de même que l'affichage météorologique intégré dans les ATSU (DAID/AWOS)

2.3 PIA 3 : CAPACITÉ OPTIMALE ET VOLS FLEXIBLES - PAR LE BIAIS D'UNE ATM AXÉE SUR LA COLLABORATION MONDIALE

2.3.1 **FRTO** - Amélioration de l'exploitation grâce à des trajectoires de route améliorées

Indicateur(s) de mise en œuvre de haut niveau - pourcentage des FIR dans lesquelles la FUA est mise en œuvre.

État d'avancement - 67% FUA mise en œuvre au sein du FDRG sud-africain (FAJA/CA/JO). Les UPR ont été mis en œuvre au sein de la FAJO. Aucun Flex trek conçu ou publié. Planification de l'ATM pour effectuer une analyse des besoins et une étude de faisabilité.

2.3.2 **NOPS** - Amélioration de la performance de l'acheminement grâce à une planification fondée sur une vision de l'ensemble du réseau.

Indicateur(s) de mise en œuvre de haut niveau - pourcentage des FIR au sein desquelles puisent tous les ACC. Systèmes de gestion des flux de trafic aérien (ATFM)

État d'avancement - 100 % Mis en œuvre au sein de la FAJA, de la FACA et de la FAJO.

2.3.3 **ASUR** - Capacité initiale de surveillance au sol.

Indicateur(s) de mise en œuvre de haut niveau - pourcentage des FIR où l'ADS-B OUT et/ou la multilatération (MLAT) sont mis en œuvre pour la prestation de services de surveillance dans des zones déterminées.

État d'avancement - 100% MLAT/ADS-B est mis en œuvre dans le cadre de l'ASMGC en FAOR et FACT. Cependant, il est certifié pour la MLAT et non pour l'ADS-B. Les ATNS sont en train de déployer la MLAT/ADS-B étendus dans la région Nord et sa mise en œuvre est prévue pour fin 2019.

2.3.4 **ASEP** - Prise de conscience de la situation du trafic aérien (ATSA)

Indicateur(s) de mise en œuvre de haut niveau - pourcentage d'États ayant mis en œuvre la prise de conscience de la situation du trafic aérien

État d'avancement - S.O. La responsabilité de la conscience de base de la situation en vol pendant les opérations aériennes (AIRB) incombe aux compagnies aériennes.

2.3.5 **OPFL** - Amélioration de l'accès aux niveaux optimaux de vol grâce à des procédures de montée/descente utilisant l'ADS-B

Indicateur(s) de mise en œuvre de haut niveau - pourcentage des FIR ayant mis en œuvre des procédures en sentier.

État d'avancement - 0 % Analyses des besoins et étude de faisabilité pour l'ITP à effectuer.

2.3.6 **ACAS** - Améliorations de l'ACAS.

Indicateur(s) de mise en œuvre de haut niveau - pourcentage d'États ayant besoin de l'ACAS (avec évolution du TCAS 7.1).

État d'avancement - S. O Responsabilité de la compagnie aérienne.

2.3.7 **SNET** - Augmentation de l'efficacité des filets de sécurité au sol.

Indicateur(s) de mise en œuvre de haut niveau - pourcentage d'États ayant mis en œuvre des filets de sécurité au sol (STCA, APW, MSAW, etc.).

État d'avancement - 100% Filets de sécurité au sol mis en place dans le système Eurocat.

Des alertes de conflit à court terme, des avertissements de proximité de zone et des avertissements d'altitude minimale de sécurité ont été mis en œuvre.

2.4 PIA 4 : TRAJECTOIRES DE VOL EFFICACES

2.4.1 CDO - Amélioration de la flexibilité et de l'efficacité dans les profils de descente (CDO).

Indicateur(s) de mise en œuvre de haut niveau - pourcentage d'aérodromes internationaux ou des TMA avec PBN STAR, mis en œuvre. Pourcentage d'aérodromes internationaux ou des TMA où la CDO est mise en œuvre.

État d'avancement - 50 % Seuls les aérodromes internationaux de l'ACSA identifiés comme nécessitant un besoin.
Tous les aéroports internationaux de l'ACSA doivent faire l'objet d'une mise en œuvre conformément à la feuille de route PBN.

2.4.2 TBO - Amélioration de la sécurité et de l'efficacité par une application initiale de la liaison des données En-Route

Indicateur(s) de mise en œuvre de haut niveau - % des FIR utilisant la liaison de données en route dans l'espace aérien applicable.

État d'avancement - 90% ADS/CPDLC mis en œuvre avec Eurocat. FAJO = 90 % de l'espace aérien.
L'acheminement aléatoire est appliqué dans le cadre des opérations océaniques en route et est mis en œuvre depuis 1997 dans l'IORRA en même temps qu'une prise en charge des opérations aléatoires verticales et latérales. Au sein de l'AORRA, des opérations de cheminement aléatoire latérales ont été mises en place en 2006.

2.4.3 CCO - Amélioration de la flexibilité et de l'efficacité des profils de départ—opérations de montée continue (CCO).

Indicateur(s) de mise en œuvre de haut niveau - pourcentage d'aérodromes internationaux ou des TMA avec PBN SID, mis en œuvre. % d'aérodromes internationaux ou des TMA où les CCO sont mises en œuvre.

État d'avancement - 50 % Seuls les aérodromes internationaux de l'ACSA identifiés comme nécessitant un besoin.
Tous les aéroports internationaux de l'ACSA doivent faire l'objet d'une mise en œuvre conformément à la feuille de route PBN.

3. SUITE À DONNER

3.1 Le réunion est invitée à :

- a) prendre note des progrès réalisés par l'Afrique du Sud dans la mise en œuvre du module du bloc 0 de l'ASBU.