



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**REIZIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL DE PLANIFICATION ET DE
MISE EN OEUVRE POUR L'AFRIQUE ET L'OCEAN INDIEN**

(APIRG/13)

(Sal, Cap Vert, 25-29 Juin 2001)

POINT 7 : COORDINATION INTER-REGIONALE

ACTIVITES DES AUTRES GROUPES REGIONAUX DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note fournit en appendice un résumé de la situation existante ainsi que des faits nouveaux majeurs liés à la planification et à la mise en oeuvre des installations et services de navigation aérienne dans les différentes régions, afin d'informer le Groupe APIRG des activités des autres groupes régionaux de planification et afin de faciliter le processus de planification et de coordination.

1. INTRODUCTION

- 1.1 Les objectifs du groupe APIRG sont d'assurer le développement continu et cohérent du Plan AFI dans son ensemble en tenant compte des répercussions de ce développement sur les plans régionaux des régions limitrophes, d'identifier les problèmes spécifiques à la navigation aérienne et de proposer des mesures permettant de résoudre lesdits problèmes.
- 1.2 Afin de satisfaire à ces objectifs, le groupe APIRG doit notamment se tenir au courant des faits nouveaux intervenus dans le domaine de la navigation aérienne, qui sont susceptibles d'avoir des répercussions dans la Région AFI. On se souviendra que les besoins publiés dans les Plans de navigation aérienne sont mis à jour par les groupes régionaux de planification et de mise en oeuvre (PIRG) des diverses régions, qui en assurent le suivi.
- 1.3 Compte tenu de sa principale fonction de coordination, le Bureau des Affaires régionales (RAO) est responsable de la coordination des travaux des groupes régionaux de planification et de mise en oeuvre et encourage une réelle coordination entre les activités mondiales et régionales portant sur l'introduction des systèmes CNS/ATM. Afin d'informer l'APIRG des activités des autres groupes régionaux de planification, un résumé de la situation existante et des événements majeurs intervenus dans les différentes régions, liés à la planification et à la mise en oeuvre des installations et services de navigation aérienne, a été établi dans la présente note afin de faciliter le processus de planification AFI et de permettre à l'APIRG de planifier la coordination de la mise en oeuvre en temps opportun.

2. L'APIRG est invité à prendre acte de la situation présente et des faits nouveaux importants intervenus dans les différentes régions, liés à la planification et à la mise en oeuvre des installations et services de navigation aérienne.
- 2.1 SIXIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL MOYEN-ORIENT DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE DE LA NAVIGATION AERIENNE (MIDANPIRG/6, 10- 14 SEPTEMBRE 1999)
 - 1) La date cible de 2003 a été fixée pour la mise en oeuvre des minimums de séparation verticale réduits dans l'espace aérien du Moyen-Orient; l'approbation préalable d'un amendement aux Procédures complémentaires régionales est nécessaire.
 - 2) Les éléments indicatifs pour l'élément sol dans la transition au réseau de télécommunications aéronautiques ont été établis.
 - 3) Le Plan de navigation aérienne de base et le Document sur la mise en oeuvre des installations et services Moyen-Orient devraient être parachevés d'ici au premier trimestre 2001; ils seront ensuite soumis à un processus d'approbation nécessitant un amendement au plan régional.
 - 4) Le Plan régional Moyen-Orient pour les systèmes CNS/ATM a été examiné, mis à jour et harmonisé avec la forme de présentation du *Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM* (Doc 9750).
 - 5) Le mandat du MIDANPIRG a été revu, compte tenu de la Conclusion ALLPIRG 3/7, afin d'y incorporer des considérations d'ordre financier et environnemental.
 - 6) L'emport de l'ACAS II dans la Région Moyen-Orient a été rendu obligatoire à compter du 1^{er} juillet 2001; cette date est antérieure à la date du 1^{er} janvier 2003 établie pour le reste du monde;
 - 7) une liste de routes prioritaires dans la Région Moyen-Orient a été établie pour l'introduction de la RNP (qualité de navigation requise) de type 5 à compter du 22 mars 2001;
 - 8) les lacunes et insuffisances de la Région Moyen-Orient ont été examinées et traitées, dans le cadre de son programme de travail.

2.2 DIXIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL ASIE/PACIFIQUE DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE DE LA NAVIGATION AERIENNE (APANPIRG/10 – 30 AOUT – 3 SEPTEMBRE 1999)

- 1) La date cible du 24 février 2000 a été fixée pour la mise en oeuvre du RVSM dans l'espace aérien de l'océan Pacifique; l'approbation préalable d'un amendement aux Procédures complémentaires régionales est nécessaire;
- 2) les éléments indicatifs pour l'élément sol dans la transition au réseau de télécommunications aéronautiques (ATN) ont été établis;
- 3) la route RNAV UM 501 [Phuket (Thaï lande) – Bubaneswar (Inde)] a été mise en oeuvre le 1^{er} octobre 1999;
- 4) le PNA de base et le FASID Asie/Pacifique sont en voie d'achèvement;
- 5) il est proposé de convoquer une réunion spéciale du groupe de prévision du trafic Asie/Pacifique dans le courant de l'année 2000; elle serait chargée de l'élaboration de prévisions de trafic pour les neufs courants de trafic majeurs, et d'aider l'APANPIRG à établir des bilans de rentabilité pour la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM, selon les besoins;
- 6) Le plan régional Asie/Pacifique pour les systèmes CNS/ATM a été examiné, mis à jour et harmonisé avec la forme de présentation du *Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM*.
- 7) le document pour la planification d'urgence Y2K pour les Régions Asie/Pacifique a été établi;
- 8) une équipe de travail chargée d'élaborer les grandes lignes des études relatives aux bilans de rentabilité des diverses options dans la mise en oeuvre des installations et services de navigation aérienne dans les régions a été créée;
- 9) les lacunes et insuffisances des Régions Asie/Pacifique ont été examinées et traitées dans le cadre du programme de travail du groupe.

2.3 NEUVIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL CAR/SAM DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE (GREPECAS/9, 7 – 12 AOUT 2000)

- 1) Au sujet de l'interconnexion des réseaux numériques, la réunion GREPECAS/9 a recommandé (Conclusion 9/1) que les Bureaux régionaux s'occupent de l'organisation de réunions informelles chargées de coordonner les solutions pour l'interconnexion de ces réseaux dans les Régions CAR/SAM. Il a été recommandé par ailleurs (Conclusion 9/2) que l'ALLPIRG appelle l'attention des groupes régionaux de planification et de mise en oeuvre (PIRG) sur la nécessité de coordonner la mise en oeuvre des besoins interrégionaux, notamment les besoins qui devront être couverts par les réseaux numériques.
- 2) La réunion est convenue de transférer la responsabilité des prévisions SIGWX pour les niveaux supérieurs (SWH), des centres régionaux de prévisions de zone (RAFC) de Brasilia et de Buenos Aires au centre mondial de prévisions de zone (WAFC) de Washington.
- 3) Compte tenu des résultats préliminaires de la première phase du projet spécial de mise en oeuvre (SIP) COM/MET pour la Région SAM, il a été suggéré d'entreprendre un SIP similaire dans la Région CAR;
- 4) afin d'améliorer la coordination des efforts entre les organisations intéressées dans le but d'apporter une solution rapide à la menace que représentent les cendres volcaniques dans la Région CAR/SAM,

ainsi qu'aux messages SIGMET qui sont encore insuffisants et qui continuent d'être préparés avec des erreurs, la Conclusion 9/8 a été formulée. Des progrès ont été obtenus en ce sens par le VAAC de Buenos Aires, grâce à la mise en oeuvre d'un modèle informatique de trajectoire/dispersion des cendres volcaniques, qui permet de fournir les renseignements consultatifs appropriés aux MWO et aux ACC qui relèvent de sa responsabilité.

- 5) Compte tenu des problèmes liés à la formation et à l'insuffisance des ressources humaines dans le domaine MET, il a été reconnu qu'il était urgent de mettre en oeuvre la Conclusion GREPECAS 8/29 relative au projet de coopération régionale CAR/SAM en matière de formation MET.
- 6) Le groupe a été informé des résultats de la cinquième réunion CNS/ATM/IC/SG sur les sujets ci-après : ressources humaines et formation, aspects institutionnels, renforcement régional du GNSS, routes expérimentales RNAV et Plan de transition aux systèmes CNS/ATM dans les Caraïbes orientales. La Conclusion 9/14 visant à encourager la participation des experts CAR/SAM aux réunions techniques internationales et la Conclusion 9/15 portant sur l'amendement du FASID CAR/SAM ont été formulées.
- 7) Les mois d'avril 2001 et de janvier 2002 ont été retenus comme des dates provisoires pour la mise en oeuvre du réseau de routes RNAV/RNP 10 et du RVSM dans le couloir EUR/SAM, avec la coordination de toutes les parties intéressées.
- 8) Au titre du projet RLA/98/003 CAR/SAM, les principaux courants de trafic sont en train d'être étudiés, afin d'identifier les futurs besoins opérationnels, de proposer des solutions techniques et opérationnelles et de procéder aux analyses coûts-bénéfices et de sensibilité associées, compte tenu de l'introduction des nouveaux systèmes CNS/ATM.
- 9) Les lacunes et insuffisances des Régions CAR/SAM ont été examinées et traitées dans le cadre du programme de travail du groupe.
- 10) Afin d'accroître son efficacité et son dynamisme et d'améliorer les méthodes de travail du groupe, le GREPECAS a été restructuré; de ce fait, un comité de la sécurité aérienne, un groupe de coordination de l'administration, ainsi que des sous-groupes AERMET, AGA/AOP, AIS/MAP, ATM/CNS et "ressources humaines" comptent parmi ses organes auxiliaires. Parallèlement, le mandat et les programmes de travail du GREPECAS et de ses organes auxiliaires ont été établis et la Décision 9/20 a été formulée pour officialiser l'adoption de la nouvelle structure.

2.4 QUARANTE ET UNIEME REUNION DU GROUPE EUROPEEN DE PLANIFICATION DE LA NAVIGATION AERIENNE (GEPNA/41, 29 novembre – 2 décembre 1999)

1) Lors de l'examen des progrès accomplis dans l'élaboration des dispositions régionales de l'OACI relatives aux "nouvelles procédures" et à l'exploitation simultanée sur pistes sécantes ("SIRO"), le GEPNA s'est félicité du programme de travail qui a été établi par la Commission de navigation aérienne sur la question. Le groupe a par ailleurs souligné la nécessité d'une coordination plus étroite entre la Commission de navigation aérienne et les PIRG quant aux avancées et aux initiatives régionales, afin d'accroître la capacité aux aéroports et dans l'espace aérien.

2) Le groupe sur l'exploitation tous temps a pris connaissance des progrès réalisés et a adopté des conclusions fixant des lignes d'actions sur les questions suivantes : compatibilité entre les émissions FM et le VOR/ILS; disponibilité, certification et mise en oeuvre des récepteurs multimode (MMR); incidence de la compatibilité entre les émissions FM et l'ILS/le VOR sur les aéronefs d'Etat dans la Région EUR; élaboration de dispositions régionales de l'OACI relatives à la "Délimitation de zones réglementées", aux "Procédures par faible visibilité" et à la "Certification"; "carte routière pour l'exploitation tous temps dans la Région Europe de l'OACI" et élaboration de dispositions régionales de l'OACI pour la planification de l'exploitation tous temps; planification des aides de radionavigation; utilisation des aides à la navigation en dehors de la couverture opérationnelle désignée (DOC).

- 3) La réunion a pris connaissance des progrès réalisés par le SADISOPSG et par le METG, et notamment quant à la question du financement du SADIS. Dans le contexte de son échange de vues, la réunion a élaboré des conclusions afin de donner suite aux questions suivantes : coordonnateur de l'exploitation du SADIS dans les Etats utilisateurs; nomination d'un nouveau membre du SADISOPSG; diffusion d'avis sur les cyclones tropicaux (WT) par le SFA dans la Région EUR; tableaux d'évaluation stratégique du SADIS; besoins relatifs à une nouvelle carte SIGWX pour les routes polaires; harmonisation de l'accès aux renseignements AIS et MET relatifs à la planification pré-vol; examen des procédures relatives aux avertissements et avis de nuages volcaniques; données météorologiques pour l'exploitation technique des aérodromes et questions de financement du SADIS* (**-la question a été documentée en vue d'un complément d'étude par le Conseil*); étude par l'OACI de l'élaboration d'une politique uniforme pour l'utilisation d'Internet.
- 4) Le Groupe a été informé des mesures relatives au recouvrement du coût du SADIS qui ont été prises, à partir des Conclusions 40/29 et 40/30 du GEPNA. Compte tenu de cette information, le groupe a exprimé de vives inquiétudes quant à la disponibilité à venir du SADIS eu égard au financement existant par le biais du mécanisme volontaire de recouvrement des dépenses, car ce mécanisme n'offre pas de base suffisamment stable pour la fourniture ininterrompue de ce système vital. Il a été reconnu que dans certains Etats le SADIS représente pour les services MET et les compagnies aériennes la seule liaison de communication d'arrivée pour les données OPMET.
- 5) Le Groupe a examiné les travaux du groupe sur les services fixes aéronautiques (AFSG), du groupe sur la gestion des fréquences (FMG) et du groupe des télécommunications météorologiques (MOTNEG), et il a élaboré des conclusions pour suite à donner dans les domaines suivants : besoins relatifs au spectre, participation de la communauté aéronautique aux préparatifs nationaux en vue de la conférence de l'UIT, et micro-station (VSAT) bidirectionnelle du SADIS à Moscou.
- 6) Le GEPNA a noté avec satisfaction que les documents relatifs au groupe de travail du GEPNA pour la gestion de la circulation aérienne dans la partie orientale de la Région EUR de l'OACI, y compris l'Asie centrale (GATE), ainsi qu'à la planification ATM stratégique (SAP) et aux besoins en formation ATM dans la partie orientale de la Région EUR de l'OACI ont été achevés et diffusés.
- 7) Le GEPNA a été informé des efforts continus de la réunion pour la planification et la coordination de la mise en oeuvre des routes ATS dans l'espace aérien de la partie orientale de la Région EUR de l'OACI, y compris l'Asie centrale (TARTAR), visant à l'établissement de mécanismes de planification des routes ATS plus stables dans la zone de responsabilité des Etats concernés.
- 8) La réunion de coordination ATS/ATFM de l'OACI– Europe de l'Est et Asie centrale (FLOE) lors de son examen des activités de la réunion de coordination ATS/ATFM de l'OACI, a noté avec une attention particulière qu'une initiative a été prise à la réunion FLOE/22 pour entreprendre de premières études de faisabilité sur l'établissement d'une région supérieure d'information de vol commune (UIR) dans l'espace aérien au-dessus de la mer Baltique, et que les résultats préliminaires de ces études seraient disponibles en février 2000.
- 9) Le Groupe a examiné un projet de stratégie de navigation aérienne régionale européenne et il est convenu de son utilisation en tant que ligne directrice pour toute la planification de la transition CNS/ATM dans la Région Europe.
- 10) Le Groupe a pris acte des résultats de la troisième réunion du groupe consultatif ALLPIRG et de la suite que leur a donné le Conseil. Il a constaté que les conclusions ALLPIRG présentaient un intérêt pour son propre programme de travail. A propos de la Conclusion ALLPIRG 3/7 préconisant une révision du mandat des groupes de planification régionaux de façon à y incorporer les aspects coûts/avantages de la planification

de la navigation aérienne régionale, le Groupe a jugé que le sujet est pris en compte de façon appropriée par son mandat actuel et que celui-ci ne requiert pas de modification.

11) Au sujet de la mise en oeuvre du minimum de séparation verticale réduit (RVSM) dans la Région EUR, le groupe est saisi du projet de proposition établi par l'OACI et EUROCONTROL pour l'amendement des SUPPS EUR relatif aux procédures opérationnelles indispensables pour la mise en oeuvre du RVSM. Le Groupe a par ailleurs été informé que certains Etats étudient la possibilité de mettre en oeuvre le RVSM avant la date du 24 janvier 2002 prévue dans le programme.

12) Le Groupe a pris note des rapports d'avancement sur les préparatifs de l'OACI et d'EUROCONTROL en vue de la conférence mondiale des radiocommunications de l'UIT (CMR-2000, Istanbul, mai 2000). Il avait été instamment demandé aux Etats d'inclure des experts en communications aéronautiques dans leur délégation nationale à la conférence afin que les besoins de l'aviation civile soient pleinement pris en compte. Le GEPNA a insisté sur la gravité de la situation, qu'il a confirmée, et il a une fois encore engagé vivement les Etats, ainsi que l'OACI et son Secrétariat, à mettre tout en oeuvre pour défendre la position de la communauté aéronautique à la CMR-2000.

13) Donnant suite à la Conclusion GEPNA 40/58, le Groupe a pris acte des progrès obtenus par le Secrétariat de l'OACI et par EUROCONTROL dans la mise au point d'une nouvelle méthodologie (codes alphanumériques) pour la désignation des points de cheminement tactiques dans les régions de contrôle terminales (TMA), afin d'améliorer l'efficacité et la gestion des routes ATS et des points de cheminement associés à l'intérieur des TMA.

14) Le GEPNA a été saisi d'une épreuve de *Plan de navigation aérienne – Région Europe* (PNA EUR) (Doc 7754 de l'OACI), dans sa nouvelle forme de présentation, à savoir deux documents différents, le PNA de base et le Document sur la mise en oeuvre des installations et services (FASID). L'examen du document a permis de confirmer que le texte est fondé sur l'Amendement No. 24 au PNA EUR et qu'il ne contient pas de modification de fond. Il n'est donc pas nécessaire d'envisager des propositions d'amendement, étant donné que le texte a déjà été approuvé par le Conseil. Le GEPNA a souligné la nécessité pour l'OACI de tenir ces documents de PNA/FASID parfaitement jour et de ne pas les laisser devenir obsolètes.

15) Le GEPNA a été saisi d'un examen du programme Y2K (passage informatique à l'an 2000) et des informations les plus récentes à ce sujet, tant aux niveaux mondial que régional. Au niveau mondial, en collaboration notamment avec l'Association du Transport Aérien International (IATA) et le Conseil international des aéroports (ACI), le GEPNA a élaboré un plan d'action détaillé pour traiter le problème Y2K. A l'échelle régionale, le Groupe a constaté que le niveau de prise de conscience et de préparation au sein de la communauté aéronautique civile était très élevé.

16) Le GEPNA est convenu du principe de la nécessité d'une modification de l'imprimé NOTAM pour permettre d'insérer un court texte de bulletin qui devrait être rédigé par l'expéditeur afin d'améliorer la cohérence de l'information. Cette proposition, plus affinée, doit être examinée par l'OACI pour suite à donner en temps utile.

17) Il a été souligné que tout processus de réglementation renforcé d'EUROCONTROL devrait être pleinement compatible avec le processus de réglementation de l'OACI, quel que soit le niveau de l'activité de réglementation, conformément aux obligations qui incombent aux Etats parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

18) Le GEPNA a été saisi d'un texte de modèle d'accord général entre les Etats pour la délégation mutuelle des services de la circulation aérienne, qui a été récemment adopté par EUROCONTROL en vue d'une

éventuelle utilisation par les Etats membres d'EUROCONTROL/de la CEAC. Le Groupe a estimé que le texte présentait aussi un intérêt pour d'autres Etats et il est convenu que, lorsqu'il serait parachevé, il devrait être diffusé aux Etats de la Région EUR de l'OACI qui le souhaitent pour qu'ils l'utilisent comme il convient.

19) Le Groupe a été informé des faits nouveaux importants dans la mise en oeuvre de l'espacement de 8,33 kHz des canaux. Il a été constaté que le lancement de l'exploitation avec cet espacement, le 7 octobre 1999, a été très réussi. EUROCONTROL doit établir un calendrier pour les activités d'évaluation de l'extension de cet espacement, afin de déterminer la date à laquelle l'extension dudit espacement dans l'espace aérien inférieur sera nécessaire; elle sera fonction des besoins nationaux et européens et sera étroitement liée au succès de la mise en oeuvre initiale de l'espacement de 8,33 kHz.

20) Le Groupe a rappelé qu'il a déjà fait part à plusieurs reprises de ses préoccupations quant à la lenteur relative des procédures de l'OACI et à l'insuffisance des ressources à l'appui des travaux indispensables dans la région. Il a été demandé au Directeur régional de l'OACI de porter le sujet à l'attention de l'OACI, aux niveaux appropriés.

21) Le GEPNA a élu M. Karsten Theil (Danemark) à sa présidence, en remplacement de M. Koren, président en fonction, proche de la retraite.