



ICAO

**Vingt-et-unième réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre  
(APIRG/21)**

(Nairobi, Kenya, 9 – 11 octobre 2017)

**Point 5 de l'ordre du jour : Questions liées à la navigation aérienne dans la région AFI**

**5.2: Initiatives de l'industrie et autres questions liées à la navigation aérienne**

**ACTIVITÉS EN COURS POUR LA MISE EN OEUVRE DE LA LIAISON DES  
DONNÉES DANS LA RÉGION AFI**

(Note présentée par le Secrétariat)

**SOMMAIRE**

Cette note de travail présente les résultats d'un atelier régional organisé par la FAA en partenariat avec les Bureaux régionaux dans la mise en œuvre du Manuel PCBS de l'OACI (Doc 9869), du Manuel GOLD (Doc 10037) et du Manuel sur la liaison de données opérationnelles mondiales.

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

**REFERENCES:**

1. Conclusion 20/09 de l'APIRG
2. Mise en œuvre du Manuel PCBS de l'OACI (Doc 9869)
3. Manuel GOLD (Doc 10037)
4. Doc 4444
5. Circulaire 343 de l'OACI

**La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A, B, et E de l'OACI**

**1. INTRODUCTION**

1.1 La Conclusion APIRG 20/09 priait instamment :

- a) Les Etats et les prestataires de services de la navigation aérienne (ANSP) et les usagers à prendre les mesures nécessaires pour appliquer les orientations techniques et opérationnelles contenues dans la deuxième Edition du Doc. 9869 (Manuel Communications et Surveillance fondées sur les performances (PBCS)) et le manuel sur la liaison des données opérationnelles mondiales (DOC 10037) lorsqu'ils seront publiés ;
- b) l'OACI à fournir une assistance aux Etats qui connaissent des problèmes dans la mise en œuvre dans le cadre de l'initiative aucun pays laissé de côté (NCLB) pour s'assurer que les exigences en matière de communication et de surveillance sont remplies par tous les Etats AFI.

1.2 L'atelier a rappelé le travail actuellement fait par l'équipe des projets d'APIRG en vue de créer une agence centrale de comptes rendus et de contrôle de la liaison de données (DL/CMRA), conformément à la Conclusion APIRG 20/04 et noté que certains membres de l'équipe ont pris part à l'atelier.

## 2. ANALYSE

2.1 On note une mise en œuvre non négligeable des procédures CPDLC par plusieurs Etats et prestataires de services de navigation aérienne dans la région AFI. L'ADS-C/CPDLC est utilisée pour les opérations en route dans l'espace aérien océanique et continental éloigné et servir comme moyen de communication de sauvegarde pour certaines opérations continentales. En outre, on note un recours accru à la CPDLC par les utilisateurs dans la région qui justifie la nécessité de mieux sensibiliser les parties prenantes.

2.3 Conformément à la Conclusion 20/09 de l'APIRG, l'OACI collabore avec la Federal Aviation Administration (FAA) des Etats-Unis afin d'aider les Etats faisant face à des difficultés de mise en œuvre à mieux exploiter les capacités offertes par les applications de la liaison des données. Par conséquent, la FAA, en partenariat avec le Programme *Safe Skies* du Département des transports des Etats-Unis et l'OACI, a organisé un atelier sur la liaison de données opérationnelles mondiales (GOLD)/ et la familiarisation avec les activités de surveillance de la liaison de données des Communications et Surveillances fondées les performances (PCBS). Cet atelier a été organisé par l'OACI à Dakar au Sénégal du 11 au 15 septembre 2017.

2.4 Les participants ont été éduqués sur la PCBS, les activités de surveillance de la liaison de données, les dispositions de l'OACI sur la mise en œuvre de la liaison de données, la collecte et l'analyse des données, le suivi du temps de réception des données ADS-C, les temps de transaction des CPDLC et la disponibilité du système, et ont été initiés à l'outil d'analyse des performances du GOLD (G-PAT), un logiciel développé par les États-Unis afin d'aider les ANSP dans l'analyse et le suivi après la mise en œuvre.

2.5 Les participants ont reçu des exemplaires du G-PAT et participé à un exercice pratique sur l'utilisation de cet outil. Par ailleurs, les technologies de pointe et les procédures océaniques (ATOP) de la FAA qui permettent l'application de la plupart des fonctionnalités de liaison de données dans l'ATM a été présentée lors de l'atelier. Les participants ont aussi été initiés à l'outil d'analyse en ligne d'Airways New Zealand et informés de l'existence d'autres outils, et les Etats/ANSP ont été instamment invités de choisir l'outil adapté à leurs besoins.

2.6 L'atelier a souligné la nécessité pour la région AFI d'élaborer un concept d'espace aérien et déterminer le Manuel sur les performances de communication requises (RCP) et les chiffres de la surveillance requise des performances pour la région. Ce faisant, l'atelier a mis l'accent sur la nécessité de se familiariser avec l'évolution des régions adjacentes en ce qui concerne les valeurs du RCP et du RSP, ainsi que la mise en œuvre de la PCBS. L'atelier a par ailleurs formulé des directives essentielles afin de permettre aux ANSP de négocier de meilleurs contrats avec les prestataires de services de communication (CSP).

2.7 L'atelier a organisé un exercice d'élaboration des directives de mise en œuvre de la PBCS pour les Etats, les ANSP et les exploitants d'aéronefs dans la région AFI en s'appuyant sur le modèle contenu dans le Manuel de la PBCS (Doc 9869), et recommandé que le projet de directive présenté dans la Note d'information IP15 soit soumis aux Sous-groupes AAO et IIM d'APIRG pour examen.

2.8 Les participants ont été informés sur les activités en cours dans le monde sur l'application de la PBCS et de la décision de la région EUR/NAT de passer du RCP 240 et RSP 180 à la mise en œuvre de la PBCS et la séparation en temps à compter du 29 mars 2018. Les participants ont estimé que la mise en œuvre de la PBCS dans la région EUR/NAT n'a cependant pas d'impact direct sur plusieurs ANSP de la région AFI, et les Etats doivent trouver des solutions aux questions liées à la délivrance des autorisations aux compagnies aériennes pour la mise en œuvre de la PBCS.

2.9 Suite à la publication de la 16<sup>e</sup> édition des PANS ATM, Doc 4444, et l'introduction des exigences de la PBCS dans les dispositions de l'ATM à la vingt-deuxième réunion sur l'amélioration des services ATS au-dessus de l'Atlantique Sud (SAT 22) qui s'est tenue à Paris en France du 6 au 10 juin 2017, un nouveau concept du corridor EUR SAM sur la séparation en temps a été adoptée en vue de remplacer le précédent concept d'espace aérien.

2.10 Il faudrait noter que les FIR SAL et Dakar océaniques font partie du Corridor EUR SAM et, de ce fait, elles devraient mettre en œuvre la PBCS conformément à la feuille de route adoptée par les FIR situées dans ce corridor.

2.11 Après examen des exigences de la mise en œuvre du concept de la PBCS pour les vols en direction de la région EUR/NAT à compter du 29 mars 2018, le groupe SAT a décidé d'examiner la mise en œuvre des Minima réduits de séparation par rapport aux exigences de la PBCS en vue de faciliter la fourniture de services sans discontinuité à l'avenir dans l'ensemble de la zone SAT qui inclut les espaces aériens Johannesburg, Luanda, Accra, Abidjan, Dakar et SAL océaniques.

2.12 Séparation fondée sur les performances

Il convient de relever qu'avant novembre 2016, les séparations longitudinales de 30/50 MN et latérales de 30 MN nécessitaient des équipements CDPLS et ADS-C. A partir de novembre 2016, ces exigences en matière de séparation sont devenues plus strictes, nécessitant le RCP240 et RSP180. L'amendement a aussi introduit de nouveaux minima de séparation (longitudinales -5MN et latérales - 23MN) qui nécessitent le RCP240 et le RSP180.

2.13 Dispositions initiales :

L'application de la PBCS est facultative, en d'autres termes, ces dispositions ne s'appliquent que si les États ou la région souhaitent les mettre en œuvre en se basant sur l'évaluation des besoins opérationnels prédéterminés et les exigences des usagers. Pour les ANSP et leurs Etats, la PBCS ne deviendra applicable que dans la mise en œuvre de la séparation fondée sur les performances nécessitant les spécifications RCP/RSP (longitudinales -50MN, 30MN et 5 minutes, Latérales - 23MN).

2.14 À ce jour, dans la région AFI, seules les FIR SAL et Dakar océanique sont les seuls probables candidats à l'application des séparations susmentionnées en raison de leur association avec le Corridor EUR SAM. La priorité actuelle pour la région AFI c'est la **mise en œuvre de la liaison de données**, et non la PBCS.

2.15 Pour les compagnies aériennes et leurs Etats

Les compagnies aériennes africaines auront besoin de l'autorisation préalable de leur Etat d'enregistrement si elles exploitent l'espace aérien au-dessus de NAT ou des Océans du Pacifique Sud et comptent mettre en œuvre les opérations susmentionnées. Des initiatives sont en cours afin d'exhorter et aider les Etat des compagnies aériennes (ou Etats d'enregistrement) à être prêts à accorder à leurs compagnies aériennes les autorisations appropriées afin qu'elles soient éligibles aux séparations fondées sur les performances.

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

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Prendre note des informations continues dans la présent not de travail ;
- b) Prier instamment les États à être prêts à délivrer les autorisations appropriées afin que les compagnies aériennes enregistrées sur leur territoire soient éligibles aux séparations fondées sur les performances ;
- c) Demander aux Sous-groupes AAO et IIM d'APIRG d'examiner le projet de directives issu de l'atelier sur la liaison de données organisée à Dakar en septembre 2012, relativement à la PBCS de la région AFI.