



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

GRUPE RÉGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE DIX-NEUVIÈME RÉUNION (APIRG/19) Dakar, Sénégal, (28 – 31 Octobre 2013)

Ordre du jour, point 3: Cadre de performance pour la planification et la mise en œuvre régionales de la navigation aérienne

3.0 Cadre de performance régional et national

PRIORITÉS ET CIBLES RÉGIONALES POUR LA NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750), en plus d'orienter la stratégie à appliquer dans le programme des activités techniques de l'OACI dans le domaine de l'efficacité des systèmes mondiaux de navigation aérienne, guide aussi les activités des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), des États, des fournisseurs de services, des utilisateurs de l'espace aérien et d'autres parties intéressées. En mai 2013, le Conseil a approuvé la quatrième édition du GANP qui contient le nouveau cadre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU). Alors que les PIRG progressent avec les améliorations des performances régionales grâce à la mise en œuvre des Modules pertinents du Block 0 des ASBU du GANP, la présente note expose une approche de priorisation ainsi que la méthodologie pour aider à élaborer des priorités et des cibles régionales pour la navigation aérienne.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 4.

<i>Objectifs stratégiques:</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A et C.
--------------------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 *Mécanisme des PIRG:* Les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) ont été créés par le Conseil dans le but de planifier le développement des systèmes et des infrastructures régionaux de navigation aérienne. Les six groupes régionaux sont: l'APANPIRG (Groupe régional ASIA/PAC de planification et de mise en œuvre; L'APIRG (Groupe régional Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre), le GEPNA (Groupe européen de planification de la navigation aérienne), le GREPECAS (Groupe régional CAR/SAM de planification et de mise en œuvre), le MIDANPIRG (Groupe régional MID de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne), et le NAT SPG (Groupe de planification des systèmes de l'Atlantique Nord). La présente note examine comment les PIRG avancent pour déterminer les priorités régionales des améliorations opérationnelles ainsi que les cibles correspondantes pour les systèmes de la navigation aérienne.

2. PRIORITÉS ET CIBLES RÉGIONALES POUR LA NAVIGATION AÉRIENNE

2.1 *Priorisation:* Pour soutenir un système de navigation aérienne harmonisé à l'échelle mondiale, l'OACI a élaboré la quatrième édition du GANP qui vise à fournir des orientations claires sur les cibles opérationnelles majeures et sur les technologies de soutien, l'avionique, les procédures, les normes et les approbations réglementaires nécessaires pour les réaliser. Le GANP établit en outre un cadre pour des mises en œuvre par étapes, fondées sur les profils opérationnels spécifiques et les densités de trafic de chaque région et de chaque État. Ceci est fait par le biais des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), cadre consensuel qui forme la base du GANP révisé.

2.2 Bien que le GANP ait une perspective mondiale, tous les modules des ASBU ne sont peut-être pas applicables à tous les États ou à toutes les régions. Certains des modules sont desallettes spécialisées qui doivent être appliquées là où il y a des besoins opérationnels spécifiques ou des avantages correspondants. Les priorités de mise en œuvre des améliorations de la gestion du trafic aérien (ATM) varieront entre les régions, car chacune a un environnement opérationnel, des volumes de trafic, etc., différents. Cet exercice de priorisation pourrait être fait d'abord par chaque État individuellement, puis au niveau régional par les PIRG. On s'attend à ce qu'un nombre très limité de modules des ASBU soit essentiel au niveau mondial, et puisse donc éventuellement devenir des normes de l'OACI avec des dates de mise en œuvre obligatoires. Pour d'autres modules, la mise en œuvre devrait suivre la méthodologie commune qui permet la flexibilité dans le déploiement mais, en même temps, assure une interopérabilité mondiale. La trajectoire minimale des ASBU définit la liste minimale des choix technologiques nécessaires pour assurer l'interopérabilité mondiale. Ceci devrait découler d'une analyse des priorités de mise en œuvre de chaque région et de chaque État.

2.3 *Méthodologie:* Guidé par le Plan mondial de navigation aérienne, le processus de planification régionale commence par l'identification des zones ATM homogènes, des principaux courants de trafic et des aéroports internationaux. Une analyse de ces données devrait conduire à l'identification des opportunités d'amélioration des performances opérationnelles. Les modules des ASBU seraient évalués pour identifier lequel offre le mieux les améliorations opérationnelles voulues. Selon la complexité du module, il peut être nécessaire d'entreprendre des étapes supplémentaires de planification, y compris des besoins de financement et de formation. Enfin, des plans régionaux seraient élaborés pour le déploiement des modules en s'inspirant des besoins de la technologie de soutien. Il s'agit d'un processus de planification itératif qui peut demander la répétition de plusieurs étapes jusqu'à ce qu'un plan final avec des cibles régionales spécifiques soit en place. Cette méthodologie de planification exige une pleine participation des États, des fournisseurs de services, des utilisateurs de l'espace aérien et d'autres parties intéressées, ce qui donne l'assurance d'un engagement de tous pour la mise en œuvre. Cette approche faciliterait la suite à donner à la Recommandation 6/1 d'AN-Conf12, qui demande aux États et aux PIRG de finaliser l'alignement des plans régionaux de navigation aérienne à la quatrième édition du Plan mondial de navigation aérienne d'ici mai 2014.

2.4 *PIRG-RASG GCM:* une réunion mondiale de coordination (GCM) des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) s'est tenue à Montréal le 19 mars 2013 sous la présidence du Président du Conseil de l'OACI. Le principal objectif de cette réunion était d'échanger des vues sur la disposition et l'aptitude des PIRG et des RASG à établir des priorités et des cibles conformes aux nouvelles versions du GANP et du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Un objectif secondaire était d'échanger sur les initiatives réussies de chacun des PIRG et des RASG afin d'assurer la meilleure synergie possible. Les résultats de cette réunion comprennent:

- a) l'accord sur l'établissement des priorités et des cibles régionales pour la navigation aérienne d'ici mai 2014 conformément au cadre du GANP/ASBU;

- b) l'accord sur la nécessité de mesurer les améliorations des performances pour aider à démontrer leur impact positif sur l'environnement;
- c) l'adoption du prototype envisagé de tableaux de bords des performances régionales et la détermination envisagée d'une série initiale d'indicateurs et de métriques pour la navigation aérienne;
- d) la confirmation de la nécessité d'un mécanisme de coordination dans chaque région entre le RASG et le PIRG afin d'assurer l'harmonisation des actions et d'éviter des chevauchements;
- e) l'encouragement à se partager mutuellement les initiatives réussies;
- f) l'identification de la nécessité de la formation pour déterminer les priorités des mises à niveau par blocs du système de l'aviation;
- g) l'accord sur l'utilisation de groupes d'interface spécifiques là en cas de nécessité pour traiter de l'harmonisation des plans de navigation aérienne dans les zones adjacentes des PIRG.

Il a été décidé de convoquer la réunion mondiale de coordination PIRG-RASG sous cette forme une fois tous les deux ans, la prochaine étant prévue au printemps 2015.

3. CONCLUSION

3.1 Les ASBU décrites dans la quatrième édition du GANP (Doc 9750) sont destinées à assurer l'harmonisation et l'interopérabilité conduisant à des améliorations dans la fourniture des services de navigation aérienne dans le monde entier. Bien que les modules des ASBU constituent la base d'un système interopérable mondialement, ce n'est pas tous les modules qui sont destinés à être mis en œuvre partout ni en même temps. En conséquence, un moyen de prioriser les améliorations opérationnelles par le biais des modules des ASBU en même temps que des cibles correspondantes est nécessaire pour aider les PIRG et les États à déterminer quel module il convient de mettre en œuvre, dans quelles circonstances et dans quels délais.

4. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

4.1 La réunion est invitée:

- a) à établir, conformément à la Recommandation 6/1 de la douzième Conférence de navigation aérienne, des priorités et des cibles pour la navigation aérienne d'ici mai 2014;
- b) à se partager mutuellement les initiatives réussies;
- c) à utiliser des groupes d'interface spécifiques, là où cela est nécessaire, pour traiter de l'harmonisation des plans de navigation aérienne dans les zones adjacentes des PIRG;
- d) à élaborer un mécanisme de coordination entre l'A PIRG et le RASG-AFI afin d'assurer une homogénéité d'action et éviter un double emploi.

-FIN-

-