



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

SIXIÈME RÉUNION DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE L'AVIATION CIVILE (DGAC/6)
(Brazzaville, Congo, 2 – 4 novembre 2016)

Point 4 de l'ordre du jour : Capacité et efficacité de la navigation aérienne

Vers un ciel unique dans la région AFI

(Note présentée par l'IATA)

SOMMAIRE

Cette note de travail présente une proposition pour l'élaboration d'une vision et d'une stratégie pour promouvoir la création d'un ciel unique dans la région AFI.

RÉFÉRENCE(S):

Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI (2016-2031)

Objectif(s) stratégique(s) connexes de l'OACI:

- **Sécurité** : Renforcer la sécurité de l'aviation civile à l'échelle mondiale.
- **Capacité et efficacité de la navigation aérienne** : Accroître la capacité et améliorer l'efficacité du système mondial de l'aviation civile.
- **Développement économique du transport aérien** : Favoriser le développement d'un système d'aviation civile solide et économiquement viable.
- **Protection de l'environnement** : Limiter le plus possible les effets néfastes des activités de l'aviation civile sur l'environnement

1. INTRODUCTION

1.1. Plusieurs régions ont mis en œuvre ou sont en voie de mettre en œuvre des programmes de modernisation de la gestion du trafic aérien avec pour objectif de mettre en place une gestion du trafic aérien mondialement interopérable et harmonisé, et sans

discontinuité conçu pour protéger la sécurité, l'efficacité et l'environnement dans l'industrie de l'aviation. Il s'agit notamment du SESAR (Europe), de NextGen (États-Unis), du Plan d'ATM sans discontinuité (APAC) et du MAEP (région MID). Compte tenu de la croissance prévue de l'industrie de l'aviation en Afrique, et en particulier la mise en œuvre inévitable de la Décision de Yamoussoukro, une utilisation sûre et efficace de l'espace aérien est essentielle obligeant les États à mettre en œuvre des normes, procédures, réglementations, formations et qualifications harmonisées pour la prochaine génération des professionnels de l'aviation. La réalisation d'un ciel unique AFI offre une telle occasion.

- 1.2. Il faut créer une plateforme par laquelle les améliorations actuelles et futures des services de navigation aérienne inscrites dans le Plan de navigation aérienne de la région AFI et le Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI (GANP) peuvent être actualisées de façon coordonnée afin de soutenir la croissance économique en Afrique à travers le renforcement de la sécurité et de l'efficacité de l'industrie de l'aviation et en tenant compte de l'environnement.

2. ANALYSE

- 2.1. Depuis quelques temps, les compagnies aériennes dénoncent l'absence d'objectifs d'amélioration clairs, réalisables, avec une mise en œuvre régionale coordonnée, efficace et cohérente dans la région AFI; appuyant la fourniture d'une gestion dynamique du trafic aérien aligné sur les politiques de l'OACI. Les compagnies aériennes reconnaissent que les États AFI et les fournisseurs de services de navigation aérienne font face à difficultés financières et à des contraintes économiques dans la fourniture des services de circulation aérienne ; toutefois, mais elles estiment qu'il faut mettre en œuvre des stratégies à long terme qui auront un effet durable sur le renforcement de la sécurité et de l'efficacité tout en tenant compte des futurs concepts qui améliorent les capacités de l'espace aérien.
- 2.2. Plusieurs tentatives de mise en œuvre des mécanismes régionaux de coopération et de coordination conçus pour assurer une gestion du trafic aérien mondialement interopérable et harmonisée, sans discontinuité ont eu des résultats mitigés. Par conséquent, il faut mettre en œuvre le concept de ciel unique susceptible de soutenir le développement socioéconomique du continent grâce à la croissance de l'industrie de l'aviation.
- 2.3. Un ciel africain unifié et harmonisé peut apporter une contribution essentielle à l'intégration régionale et constituer un moteur de croissance économique pour le continent. Un ciel unique africain peut être une solution efficace aux goulets d'étranglement des capacités de transport, éliminer les carences des systèmes de gestion

du trafic aérien, contribuer à la réduction des émissions de CO₂ et des coûts du transport aérien, et surtout renforcer la sécurité de la navigation aérienne dans la région.

- 2.4. Grâce à des structures régionales comme l'ASECNA, le concept de Région supérieure d'information de vol de la Communauté d'Afrique de l'Est, l'initiative pour un espace aérien supérieur unifié de Commission de l'aviation civile de la SADC ; la réalisation d'un ciel unique africain est possible à condition que la communauté de l'aviation déploie des efforts concertés.
- 2.5. Pour garantir la réalisation d'un ciel unique africain, il faut élaborer une feuille de route claire, convenue et globale ou un plan directeur qui va favoriser la mise en œuvre du projet, en servant de base pour une utilisation en temps utile, coordonnée et efficace des technologies et procédures à venir, tout en tirant avantage de celles qui existent. La feuille de route ou le plan directeur doit mettre l'accent sur la mise en œuvre d'une approche par étapes ; l'élaboration de feuilles de route pour chacune des étapes avec une vision claire des changements qu'il faut apporter à la technologie ATM et leur mise à jour régulière. Il faut accorder la priorité à un ensemble de mises à jour des systèmes essentiels qui présentent des avantages significatifs du point de vue des performances pour toutes les parties prenantes sur la base d'un accord sur le niveau des services entre les utilisateurs ultimes et les États/ANSP ; promouvoir et assurer l'harmonisation et l'interopérabilité (mondialement), surtout dans le contexte des ASBU et conformément aux accords bilatéraux sur la navigation aérienne prévus dans le Plan AFI de navigation aérienne.
- 2.6. Les États, les ANSP, l'IATA et les autres intervenants, doivent trouver un accord et être aux avant-postes de l'élaboration d'une vision et d'une stratégie pour promouvoir la mise en œuvre d'un ciel unique dans la région AFI.

3. SUITE À DONNER

- 3.1 La réunion est invitée à :
 - a) Donner son accord pour l'élaboration d'une note de travail/stratégie définissant une feuille de route pour la création d'un « Ciel unique dans la région AFI » à travers la CAFAC avec la participation des États, des ANSP et des utilisateurs (IATA);
 - b) Identifier les organisations régionales (par ex., les CER, les groupements d'États, etc.) et les charger de constituer les structures et l'ossature d'un « ciel unique dans la région AFI » pour engager la mise en œuvre du « ciel unique » suivant une approche par étapes;
 - c) Identifier un cadre de coopération et de coordination à utiliser dans la mise en

œuvre des “blocs d’espace aérien” spécifiquement orientés vers (un système) une gestion harmonisée, interopérable et sans discontinuité, sans nécessairement s’aliéner le contrôle de l’espace aérien.

-FIN-