



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

DIX-SEPTIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL DE PLANIFICATION  
ET DE MISE EN ŒUVRE DE LA REGION AFI (APIRG/17)  
(Burkina Faso, 2-6 août 2010)

**Point 3 de l'ordre du jour : Questions relatives à la planification et à la mise en œuvre dans la  
Région Afrique et Océan Indien (AFI)**

**3.4 Gestion du Trafic Aérien**

**GESTION COOPÉRATIVE DES ESPACES AÉRIENS POUR ASSURER UN  
ÉCOULEMENT SÛR, ORDONNÉ ET EFFICACE DU TRAFIC AÉRIEN**

(Note présentée par le Sénégal)

SOMMAIRE
Cette note de travail propose la consolidation ou la création de blocs aériens fonctionnels (regroupement de FIRs ou d'espaces aériens) afin de promouvoir l'efficacité du transport par une utilisation souple de l'espace aérien, offrant ainsi, un écoulement sûr, ordonné et efficace du trafic aérien.
La suite à donner par la réunion se trouve au paragraphe 3
<b>Références :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- <i>Convention de Chicago</i></li><li>- Rapport de la réunion APIRG/16</li><li>- Rapport de la réunion APIRG/13</li></ul>
<b>Objectifs stratégiques de l'OACI : A, D</b>

**1. INTRODUCTION**

**1.1** L'aviation civile est l'un des principaux moteurs de la croissance économique dans le monde et plus particulièrement dans la région AFI.

**1.2** La mise en œuvre harmonisée des normes et pratiques recommandées (SARPs) de l'OACI nécessitent des moyens conséquents ; cependant la plupart des Etats de la région AFI ne disposent pas de ressources suffisantes pour appliquer ces dispositions.

**1.3** Ces Etats présentent aujourd'hui de sérieuses carences dans la mise en œuvre des SARPs relatives à la fourniture des services de la circulation aérienne; ces déficiences sont consignées dans de nombreux rapports notamment ceux de l'APIRG.

**1.4** Malgré les multiples efforts des Etats et ceux de l'OACI, le constat est que ces difficultés persistent.

**1.5** C'est dans ce cadre que l'OACI a élaboré des stratégies visant à améliorer de manière soutenue et durable la fourniture des services de la circulation aérienne et à permettre ainsi

aux Etats de sortir de ce cercle vicieux ; l'application de ces stratégies est, entre autres, les objectifs du plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique.

## 2 DISCUSSION

**2.1** L'un des principes majeurs de ce plan consiste, pour les Etats de la région AFI, à se regrouper au sein d'organismes consistants et viables économiquement afin que les services de la circulation aérienne soient assurés de manière sûre, souple et efficace.

**2.2** Cette politique de regroupement exige la mise en commun des espaces aériens supérieurs des différents Etats et l'établissement de centres de contrôle régionaux performants dotés de moyens techniques et humains adéquats et créant ainsi les conditions d'une gestion coopérative de ces blocs d'espaces aériens fonctionnels.

**2.3** Cette approche présente des avantages considérables :

- Optimisation des investissements par une économie d'échelle;
- Gestion souple et efficace des espaces aériens par leur rationalisation ;
- Application harmonisée des SARPs ;
- Meilleure utilisation des ressources humaines

**2.4** Il est à noter que cette approche coopérative de la gestion des espaces aériens supérieurs a fait l'objet d'un certain nombre de recommandations.

**2.5** On peut citer parmi celles-ci :

- la recommandation 5/1 d'AFI/7  
**« Il est recommandé que les Etats, compte tenu de la nécessité de mettre en œuvre et de faire fonctionner les systèmes CNS/ATM avec un rapport coût-efficacité favorable, envisage une approche coopérative pour introduire plus d'efficacité dans la gestion de l'espace aérien, en particulier par un processus de régionalisation débouchant sur la mondialisation de la gestion de l'espace aérien supérieur, afin de faciliter l'écoulement sûr, ordonné et rapide du trafic aérien. »**
- la « Déclaration des Almadies » et le concept de « ciel unique africain » convenus lors de la première réunion des fournisseurs des services de la circulation aérienne de la région Afrique qui s'est tenue à Yaoundé du 23 au 27 juin 2003 qui visent entre autres « ... à harmoniser les systèmes et procédures de gestion de la circulation aérienne, à rationaliser les zones de service et à consolider les services de la circulation aérienne en se fondant sur les considérations coûts-bénéfices et l'élimination des discontinuités dans la disponibilité et la qualité des services, et la nécessité d'un système souple tenant compte des besoins des usagers ».

**2.6** Certains Etats ont très tôt senti la nécessité de se regrouper afin de fournir ensemble les services de la circulation aérienne (par exemple les Etats membres de l'ASECNA et ceux

composant la FIR Roberts). Ces ensembles doivent être soutenus par la communauté de l'aviation civile.

**2.7** D'autres groupes d'Etats comme les régions d'Afrique Australe et de l'Est ont affirmé leur volonté de suivre cette voie.

**2.8** Au vu de ce qui précède, il est proposé la recommandation suivante :

**Recommandation : Soutien au concept de gestion coopérative des espaces aériens supérieurs pour un écoulement sûr et efficace du trafic aérien**

**Il est recommandé que :**

**- les Etats de la région AFI soient encouragés à soutenir le concept de gestion coopérative des espaces aériens supérieurs qui passe nécessairement par :**

- **d'abord la consolidation des FIRS de la région AFI en unifiant les espaces supérieurs de chacune d'elles.**
- **La création de blocs aériens fonctionnels regroupant des FIRS, et**

**- l'OACI poursuive, avec les Etats, la mise en œuvre effective du concept de « ciel unique » dans la région AFI.**

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

La réunion est invitée à :

- a) prendre note des renseignements fournis dans cette note de travail ;
- b) approuver le projet de recommandation figurant au paragraphe 2.8.