

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

Point 4 : Mesures d'accroissement de la capacité

4.2 : Mesures régionales

HARMONISATION ET PROBLEMES D'INTERFACE ENTRE REGIONS

(Note présentée par les Etats africains¹)

SOMMAIRE

La présente note a pour objet de discuter la nécessité d'harmoniser les mesures d'accroissement de la capacité et de performance ATM entre les différentes régions de l'OACI et tout particulièrement avec la région AFI.

La suite à donner par la conférence figure au paragraphe 6.

1. INTRODUCTION

1.1 Le processus de planification de la navigation aérienne de l'OACI est établi sur une base régionale. Par ailleurs, la mise en œuvre des systèmes et des mesures destinés à améliorer les performances de gestion du trafic aérien (ATM) ne se produira pas au même rythme dans les différentes régions du globe.

1.2 Les régions adjacentes à la région AFI envisagent, de plus en plus, de mettre en œuvre des mesures d'accroissement de la capacité dans les espaces aériens. Souvent, ces mesures visent à répondre à la demande croissante du trafic aérien et, dans certains cas, à des pressions d'origine politique et industrielle.

* Les versions anglaise et française sont fournies par les États africains.

¹ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Jamahiriya arabe libyenne, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe

1.3 En même temps, la communauté de l'aviation civile est de plus en plus consciente de la nécessité de sauvegarder et de renforcer la sécurité compte tenu de la croissance du trafic aérien. L'utilisation de procédures et de règles de gestion du trafic aérien incompatibles avec les dispositions de l'OACI est une menace évidente pour la sécurité de la navigation aérienne, faute de normalisation entre les espaces concernés.

1.4 De même, répondre aux besoins régionaux de capacité au moyen d'amendements des Procédures complémentaires régionales de l'OACI, en l'occurrence le Doc 7030, conduira peut-être à une disparité des procédures OACI et à une incompatibilité entre les plans régionaux de la navigation aérienne.

1.5 En règle générale, les Etats d'interface entre plusieurs régions subissent directement les conséquences des mesures d'accroissement des capacités décidées par certaines régions sans coordination préalable. Ceci est vrai en particulier pour les Etats d'interface de la région AFI. En outre, ces problèmes d'interface peuvent se répercuter des Etats d'interface vers leurs Etats adjacents au sein d'une même région. Souvent, l'intégration des aspects d'harmonisation est considérée comme une phase secondaire dans les processus de planification et de mise en œuvre des moyens. Ce fait est de nature à créer des contraintes de taille pour les pays concernés et nécessite une réactivité qui dépasse les ressources pour mettre à jour les procédures et les règles applicables afin de maintenir le niveau de sécurité dans la phase de transition.

1.6 Compte tenu de cela, il faudrait élaborer une méthode mondiale pour s'occuper des mesures d'accroissement de la capacité. Un examen des problèmes liés à la croissance de la demande dans le cadre de la Conférence favorisera une concordance de vues sur les façons les plus appropriées de remédier à la situation et de se préparer pour l'environnement futur.

2. RELATIONS DE LA REGION AFI AVEC LES REGIONS ADJACENTES ET LES ACTIVITES MENEES A L'ECHELLE MONDIALE

2.1 La coopération régionale sur les questions ATM joue un rôle déterminant dans l'amélioration du système ATM mondial. A ce titre, une intense consultation/coordination des bureaux régionaux de l'OACI de la région AFI a eu lieu avec les régions adjacentes, en particulier pour ce qui est de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM. Dans ce cadre les mécanismes suivants ont été adoptés :

- a) réunion périodique informelle d'interface AFI/EUR ;
- b) réunion informelle d'interface AFI/MID ;
- c) réunion informelle du groupe de coordination SAT (Interface AFI /Région Atlantique nord) ;
- d) coordination région AFI et ASIE/PAC.

2.2 Cette démarche a permis d'examiner et de résoudre toutes les difficultés inhérentes à la mise en œuvre des mesures d'accroissement de capacité et du CNS/ATM. A titre d'indication, les questions suivantes ont été traitées :

- a) Harmonisation des plans de navigation aérienne AFI/EUR ;

- b) Mise en œuvre des systèmes CNS/ATM au niveau des routes aériennes AR/7 (routes côtières Nord AFI et routes d'interface AFI/EUR) ;
- c) Mise en œuvre du RVSM ;
- d) Harmonisation des plans CNS/ATM des régions AFI et SAM, y compris les réseaux de routes aériennes ;
- e) Mise en œuvre du réseau d'acheminement hadj des Etats du Maghreb ;
- f) Mise en œuvre de ACAS II ;
- g) Mise en œuvre des routes RNAV ;
- h) Elaboration des propositions d'amendement aux procédures complémentaires régionales (Doc 7030) ;
- i) Harmonisation des plans de navigation aérienne AFI et MID ;
- j) Harmonisation des plans CNS/ATM des régions AFI/MID, y compris le réseau de routes aériennes ; et mise en œuvre des réseaux VSAT ;
- k) Harmonisation des programmes ADS/CPDLC entre les régions AFI Sud et ASIAPAC ;
- l) Mise en œuvre de l'espacement des canaux VHF de 8.33 KHz avec la région Europe.

2.3 Compte tenu des contraintes budgétaires au niveau des bureaux régionaux de l'OACI, les réunions de coordination et d'harmonisation ne sont plus programmées et la tendance évolue probablement vers la suppression de ce mécanisme.

3. LE CONCEPT DE CIEL UNIQUE

3.1 A l'intérieur du ciel européen unique, les services de contrôle de la circulation aérienne seront assurés en attribuant des blocs fonctionnels d'espace aérien (FBA). Ceci nécessite la restructuration de l'espace aérien européen en fonction des courants de trafic. Les pays d'interface de la région AFI seront concernés par la révision de la structure de l'espace aérien et des réseaux de routes. Aussi, les espaces aériens situés à l'intérieur de la région AFI nécessitent une adaptation dans le contexte d'une mise en œuvre coordonnée des nouveaux concepts programmés à l'échelle internationale.

3.2 Les plans de mise en œuvre prévoient des travaux approfondis dans les domaines juridique, technique et opérationnel. Toutefois, la proposition de créer une région supérieure d'information (UIR) européenne unique au dessus du niveau de vol 285, est planifiée pour janvier 2005. Un amendement au plan de navigation aérienne Région Europe (ANP-Doc 7754) est nécessaire ainsi que des documents subséquents.

3.3 La restructuration de l'espace aérien européen nécessite la révision des réseaux de routes et aura des conséquences directes sur les réseaux de routes des pays d'interface de la région AFI, ainsi que sur les procédures de coordination du trafic.

3.4 Les plans régionaux de navigation aérienne (PNA) décrivent les installations, les services et les procédures requis pour la navigation aérienne internationale dans une zone spécifiée. Ces plans contiennent des recommandations que les Etats peuvent suivre pour programmer les installations et services de navigation aérienne qu'ils fournissent en tenant compte de ceux qui sont fournis par d'autres Etats pour parvenir à un système intégré satisfaisant pour l'avenir prévisible.

3.5 La mise en œuvre du concept du ciel unique dans la région Europe aura sans doute des conséquences opérationnelles et techniques sur la navigation aérienne au niveau des Etats des régions adjacentes. Ces conséquences peuvent comprendre, sans s'y limiter, la révision de PNA, la révision des procédures de coordination entre les ACC ainsi que la restructuration du réseau de routes et probablement la révision des zones de responsabilités en ce qui concerne les services SAR et la délégation du contrôle en haute mer.

4. **RAPPEL DES ORIENTATIONS DE LA 10^e CONFERENCE DE LA NAVIGATION AERIENNE**

4.1 Les recommandations relatives aux opérations de planification et de mise en œuvre des systèmes de la navigation aérienne, retenues lors de la 10^{ème} conférence de la navigation aérienne, tenue à Montréal au mois de septembre 1991, fixent les principes suivants :

- a) La nécessité d'assurer, à l'échelle mondiale, une évolution rationnelle et harmonieuse des services ATM ;
- b) La planification de la navigation aérienne par l'OACI devra continuer d'être réalisée au moyen du processus établi de planification régionale. Il y aura donc un besoin persistant de coordination des politiques de mise en œuvre entre régions adjacentes. Il est estimé que la responsabilité première de cette coordination devrait continuer d'incomber aux Etats et aux groupes régionaux de planification compétents.

5. **CONCLUSION**

5.1 La communauté de l'aviation civile internationale entre dans une nouvelle phase de son évolution qui verra une augmentation de l'automatisation, l'introduction d'autres technologies et d'autres concepts, une modification des rôles des utilisateurs et des exploitants des systèmes, et une accentuation de la pression pour accroître la capacité et permettre à un plus grand nombre d'aéronefs d'utiliser l'espace aérien disponible et ainsi réaliser les objectifs fixés en matière de gestion du trafic aérien (ATM).

5.2 Avec l'appui de l'OACI, de l'IATA et d'autres organisations internationales spécialisées, le dispositif de coordination pour l'ATM devrait forger la coopération et faciliter l'interface entre la région AFI et les autres régions adjacentes, dans le cadre de la mise en œuvre des programmes d'accroissement de la capacité et d'amélioration des performances.

5.3 Se fondant sur ce qui précède et afin de garantir l'harmonisation et l'interopérabilité entre les systèmes CNS de régions adjacentes, les Etats africains recommandent que lors de la planification et de la mise en œuvre de concepts novateurs, notamment le concept de ciel unique, les régions adjacentes à la région AFI :

- a) tiennent compte de la planification arrêtée dans la région AFI et notamment pour les régions d'interface ;

- b) élaborent des spécifications fondées sur celles définies par l'OACI ;
- c) adoptent des solutions qui favorisent des résultats harmonisés et inter-opérables avec les Etats adjacents.

6. **SUITE A DONNER PAR LA CONFERENCE**

6.1 La Conférence est invitée à :

- a) Prendre note des informations présentées dans la présente note ;
- b) Faire sienne la recommandation ci-après :

Recommandation 4/xx — Harmonisation des systèmes de la navigation aérienne entre les régions

Il est recommandé que l'OACI mette en place un mécanisme de coordination entre les régions en matière de planification et de mise en œuvre des systèmes et mesures d'accroissement de la capacité et d'amélioration des performances ATM entre les régions en vue d'assurer une évolution harmonisée qui favorisera l'efficacité et la sécurité.

Il est recommandé que l'OACI considère les réunions de coordination entre régions adjacentes, y compris les régions AFI/EUR, comme une priorité de son budget-programme.

Il est recommandé que l'OACI soit systématiquement associée aux initiatives régionales en matière d'accroissement de la capacité et des performances ATM.