

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

Point 1 : Présentation et évaluation d'un concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale

1.2 : Concepts habilitants à l'appui du concept opérationnel d'ATM mondiale

SOUTIEN DES ETATS AFRICAINS AU CONCEPT OPÉRATIONNEL DE GESTION MONDIALE DU TRAFIC AÉRIEN

(Note présentée par les États africains¹)

SOMMAIRE

La présente note donne le point de vue des États africains sur le concept opérationnel de gestion mondiale du trafic aérien et traduit leur appui à ce concept.

Le soutien au concept opérationnel de gestion mondiale du trafic aérien se fonde sur la nécessité d'assurer un service ATM effectif non seulement pour le présent, mais aussi pour l'avenir.

La suite à donner par la Conférence est suggérée au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note a pour objet d'apporter un soutien au concept opérationnel de gestion mondiale du trafic aérien tel qu'il ressort de la note AN-Conf/11-WP/4 du Secrétariat de l'OACI.

1.2 Elle formule des observations sur le document portant sur ce concept et des propositions pour le futur programme de travail du groupe d'experts sur le concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATMCP).

* 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, Comoros, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egypte, Eritrée, Ethiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée Equatoriale, Jamahiriya Arabe Libyenne, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Maurice, Mozambique, Namibie, Niger, Nigeria, Ouganda, Rwanda, Sao Tome et Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Swaziland, Togo, Tunisie, République Démocratique du Congo, République Unie de Tanzanie, Tchad, Zambie, Zimbabwe

2. OBSERVATIONS GÉNÉRALES

2.1 Les composantes du concept comprennent tous les aspects de la gestion du trafic aérien, à savoir l'organisation et la gestion de l'espace aérien, l'exploitation technique des aéroports, l'équilibre entre la demande et la capacité, la synchronisation du trafic aérien, les opérations des usagers de l'espace aérien, la gestion de la fourniture du service ATM et ainsi que la gestion des conflits. Cette intégration assurera l'harmonisation, facilitera la coordination au niveau de la communauté ATM, améliorera la sécurité tout en accroissant l'efficacité.

2.2 On considère que le document de concept opérationnel a globalement réussi à fournir des indications et des informations adéquates pour véhiculer cette vision, à savoir assurer un système ATM interopérable à tous les usagers pendant toutes les phases de vol correspond au niveau de sécurité convenu, système qui permet des économies optimales et respectueuses de l'environnement et répond aux exigences en matière de sûreté nationale.

2.3 Le concept prend en compte des trajectoires de vol optimum gérées par divers moyens possibles avec la participation de la communauté ATM concernée. Ce processus intègre le fait que les réalisations du profil optimal seront fonction des solutions pour différents environnements assurant toutefois l'interopérabilité au niveau de l'ensemble du système.

2.4 Le concept opérationnel contient des composantes universelles nécessaires à la meilleure planification possible afin de réduire l'écart entre les trajectoires préférées d'usagers et les trajectoires des systèmes de bout en bout.

2.5 Probablement, l'élément le plus attrayant du concept pour la région AFI est le cas de certaines technologies qu'il semblait difficile d'appliquer par le passé, par exemple à travers le mode de séparation, l'organisation et la gestion de l'espace aérien permettant une gestion sans couture des vols, une utilisation souple de l'espace aérien et surtout une collaboration dans la prise des décisions.

2.6 Le concept met l'accent sur les activités de l'ensemble de la communauté ATM dans l'avenir et fixe une norme commune pour les objectifs de planification afin de répondre aux aspirations des usagers, y compris une amélioration des niveaux de sécurité et d'efficacité.

2.7 La Région AFI est déjà en phase avec la composante du concept relatif à l'espace aérien :

2.7.1 C'est ainsi que la septième réunion régionale (AFI/7) tenue à Abuja au Nigeria du 12 au 23 mai 1997 avait examiné la possibilité d'adopter une approche coopérative dans la gestion de l'espace aérien supérieur en région AFI. Elle avait noté qu'à l'avenir, l'actuelle organisation des FIR ne devrait s'appliquer qu'à l'espace aérien inférieur, tandis que la gestion de l'espace aérien supérieur devrait être assurée par un seul organe à l'intérieur des limites latérales d'un groupe de FIR qu'on pourrait créer comme une zone ATM.

2.7.2 Aux termes de sa Recommandation 5/1, la Réunion régionale de navigation aérienne AFI/7 recommande une approche coopérative dans la gestion de l'espace aérien au titre de la mise en œuvre du CNS/ATM afin d'établir un rapport coût-efficacité favorable pour la gestion de l'espace aérien.

2.7.3 Suivant la même idée, la première réunion des prestataires de services ATS de la région AFI tenue à Dakar, Sénégal du 26 au 28 novembre 2002, est convenue d'étudier le concept de « ciel unique » en Afrique.

3. CONCLUSIONS

3.1 Les États de la Région AFI notent les principes directeurs du concept opérationnel de gestion mondiale du trafic aérien, dont l'objectif hautement prioritaire est de parvenir à un système sûr. Ils soutiennent pleinement le nouveau concept et encouragent l'OACI à poursuivre les travaux dans le cadre de ses organes compétents.

3.2 La souplesse, la portée et le caractère évolutif du concept opérationnel de gestion mondiale du trafic aérien doivent être garants d'un développement sûr de l'aviation civile. Ce concept porte sur l'avenir et ne se limite pas au stade actuel de la technologie.

3.3 Le programme des travaux futurs du groupe d'experts ATMCP doit analyser dans les détails dans le cadre d'un scénario exhaustif les diverses composantes du concept. La sécurité continuera d'être la plus haute priorité du système ATM.

4. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

4.1 La Conférence est invitée à :

- a) noter que les Etats africains soutiennent pleinement le concept opérationnel de gestion mondiale du trafic aérien et exhortent l'OACI à poursuivre ses travaux dans le cadre de ses organes compétents ;
- b) recommander à l'OACI d'élaborer de toute urgence des Normes et Pratiques Recommandées et des éléments indicatifs à l'appui de la mise en œuvre du concept opérationnel de gestion mondiale du trafic aérien ;
- c) recommander que soit adoptée une approche étape par étape pour la mise en œuvre du nouveau concept dans le cadre du plan mondial de transition ;
- d) recommander que soit confiée aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) la tâche d'intégrer le concept opérationnel de gestion mondiale du trafic aérien dans leurs activités de planification et de mise en œuvre ;
- e) recommander que des amendements pertinents soient apportés au plan mondial de navigation aérienne pour le système CNS/ATM, selon le cas, à l'appui du concept opérationnel de l'ATM ;
- f) recommander à l'OACI de poursuivre ses travaux afin de définir la performance totale requise pour le système.