



NOTE DE TRAVAIL

RÉUNION RÉGIONALE SPÉCIALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (RAN) AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)

Durban (Afrique du Sud), 24 – 29 novembre 2008

Point 6 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la navigation aérienne, visant à améliorer l'efficacité du système de navigation aérienne (Comité sur l'efficacité)

MISE EN ŒUVRE DE ROUTES ATS EN RÉGION AFI

(Note présentée par Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Centrafrique, Congo, Côte d'Ivoire, France, Gabon, Guinée équatoriale, Madagascar, Mali, Mauritanie, Niger, Sénégal, Tchad, Togo, États membres de l'ASECNA)

SOMMAIRE

La présente note fait le point de la mise en œuvre de routes ATS ces dernières années dans les régions ASECNA et à la lumière des expériences passées propose une méthode plus performante d'introduction de nouvelles routes par une coordination harmonieuse entre les États et fournisseurs de services ATS avec un temps de réactivité moins long que par le passé.

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

1. INTRODUCTION

1.1 A la lumière des mises en œuvre antérieures de routes ATS, exemple de l'UM 114, lors de cette mise en œuvre qui malgré la conclusion 13/27 d'APIRG 13 prise à Sal (Cap Vert) en juin 2001, la mise en œuvre ne se fera qu'en 2006 et cela malgré plusieurs échanges entre les centres ATS concernés, on relève des difficultés dans la coordination de la mise en œuvre de routes ATS entre centres adjacents.

1.2 C'est ainsi que pour éviter de telles difficultés et intégrer l'analyse de risque devenue une exigence pour la mise en œuvre depuis la 11^{ème} conférence de Navigation Aérienne, l'ASECNA approchée par l'IATA a souhaité une coordination OACI pour diligenter le processus de mise en œuvre de routes ATS dans la région AFI. Cette pratique s'étant avérée efficace, la présente note invite à formaliser ce mécanisme pour faciliter les mises en œuvre des routes RNAV/RNP ou PBN dans la région AFI.

2. ANALYSE

2.1 Plusieurs difficultés (problèmes politiques, guerres, zones à statuts particuliers, insuffisance des moyens) entravent la mise en œuvre de routes ATS dans la région AFI, si la RAN

AFI spéciale ne prend pas le problème à bras le corps, cela risque d'entraver l'introduction de la Navigation basée sur la performance (PBN) ;

2.2 En application des dispositions de la conclusion 15/47 d'APIRG 15 tenue à Nairobi au Kenya du 26 au 30 septembre 2005, nous avons sollicité et obtenu de l'OACI la coordination du réalignement des routes RNAV/RNP 10 UM 731 et UM 998 qui, si elles étaient déjà mise en œuvre en espace ASECNA s'arrêtaient à la limite de nos espaces, ce qui rendait leur exploitation impossible pour les avions.

2.3 C'est ainsi que par une série de téléconférences entre l'OACI (les deux bureaux régionaux de Dakar et de Nairobi et le secrétariat à Montréal), l'IATA, ATNS, l'ASECNA et les États concernés par cette mise en œuvre, nous sommes arrivés à mettre en œuvre dans toute la région concernée :

- a) deux routes RNAV/RNP/10 UM 731 et UM 998 désignées Red Carpet I en 2006 ;
- b) deux routes RNAV/RNP/10 UM 214 et UM 215 désignées Red Carpet II en 2007 ;

Vu le succès du groupe dans la mise en œuvre, la RVSM TF/14 l'a sollicité pour coordonner le SWITCHOVER plan de son PMT. Ce qui a permis la mise en œuvre coordonnée du RVSM.

2.4 Par ailleurs, lors de la 12^{ème} réunion du Groupe APIRG à Tunis en 1999, il avait été conclu : Conclusion 12/19 : Mise en œuvre de routes ATS, notamment en son alinéa b) que la mise en œuvre de routes ATS passant par des FIR contiguës soit examinée dans le cadre de consultations et de réunions informelles avec les États adjacents et les États concernés.

2.5 Mais également il a été décidé lors de cette même 12^{ème} réunion d'APIRG à Tunis : (Décision 12/24) la création d'une équipe de travail sur la gestion de l'espace aérien (ASM/TF) dont l'objet était de chercher des solutions opérationnelles aux problèmes pressants affectant la sécurité aérienne dans la région et de proposer des solutions idoines à ces problèmes.

3. CONCLUSION

3.1 Au vue du succès enregistré par le groupe et fort de la décision d'APIRG 12, de part la nécessité d'affronter les difficiles programmes de navigation à venir, il serait souhaitable pour la RAN AFI spéciale de formaliser ledit groupe de travail.

3.2 Ainsi la région se donnera un mécanisme plus efficace dans la mise en œuvre, que les réunions d'APIRG dont les conclusions pèchent quant à la mise en œuvre.

4. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

4.1 A la lumière de ce qui précède, la réunion, sur la base des analyses est invitée à :

- a) noter les informations qui précèdent ;
- b) mettre en œuvre le Groupe de travail tel que préconisé dans la présente note.