



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)

RÉVISION DE LA STRUCTURE DES ROUTES AÉRIENNES ET MISE EN ŒUVRE

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

SOMMAIRE

Ce document recommande la mise sur pied d'un projet international de révision et de rationalisation de la structure des routes aériennes dans la Région AFI. Il recommande également la mise en place d'un groupe de travail AFI pour aborder avec promptitude la question des critères relatifs aux routes aériennes.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 2.

1. INTRODUCTION

1.1 Afin de répondre à la demande de trafic aérien dans la Région AFI, et pour déceler les économies réalisables grâce à la rationalisation de la structure des routes aériennes, le Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG) a adopté plusieurs conclusions liées à la création de routes aériennes. L'Annexe du présent document reproduit le texte des conclusions 14/19, 15/27, 15/28 et 16/46. À ce jour, sauf quelques exceptions, la plupart des routes aériennes recommandées n'ont pas été ouvertes. Durant ce temps, les compagnies aériennes ont formulé d'autres exigences. Le présent document recommande une révision de la structure des routes aériennes dans la Région AFI.

Nécessité de revoir la structure des routes aériennes dans la Région AFI

1.2 En analysant la structure des routes aériennes dans la Région AFI, l'APIRG a conclu à la nécessité de mettre sur pied, dans la Région, un projet financé internationalement, destiné à réviser et à rationaliser la structure des routes ATS (APIRG Conclusion 15/27). L'objet premier du projet serait d'inclure dans l'ANP les routes RNAV, les routes parallèles, au besoin, et les liaisons entre villes importantes. Cela améliorerait la planification en vue de la création d'installations et de services de soutien. On pourrait aussi déceler les économies possibles pour les utilisateurs, en termes de durée de vol, ce qui se traduirait par des économies monétaires et des avantages environnementaux. Il a été convenu que lorsque ces tâches seraient accomplies, une entente régionale pourrait être conclue lors de la prochaine réunion RAN AFI, tel que proposé par la Commission africaine de l'aviation civile (AFCAC), ou dans le cadre du processus d'amendement de l'ANP.

1.3 Pour différentes raisons, au moment où a lieu cette réunion spéciale sur la navigation aérienne, il n'a pas été possible de mener un projet de révision de la structure des routes aériennes dans la Région AFI. Nous pressons cette réunion de conclure les arrangements nécessaires à la conduite d'un tel projet. Ce faisant, il faudrait tenir compte de la mise en place dans la région de la navigation fondée sur les performances (PBN), conformément à la Résolution A36-23.

1.4 À l'heure actuelle, alors que l'industrie aérienne traverse une crise sans précédent, plusieurs routes déjà approuvées n'ont pas été ouvertes, auxquelles s'ajoutent les nouvelles routes demandées par les usagers, comme celle allant de la région du Golfe, à travers l'Afrique continentale et jusqu'à l'*Atlantic Ocean Random Routing Area* (AORRA). Dans ce cas, il était prévu que les routes déjà approuvées seraient ouvertes par les États concernés au plus tard le 3 juillet 2008, conformément à la Conclusion 16/46 de l'APIRG.

Nécessité d'un groupe de travail de l'APIRG pour examiner les exigences de mise en œuvre des routes aériennes

1.5 Étant donné la lenteur dans l'application du Plan de navigation aérienne (ANP) concernant les routes aériennes dans la Région AFI, il est urgent de mettre sur pied un groupe de travail de l'APIRG pour assurer la mise en œuvre efficace et rapide et aborder tous les aspects qui s'y rapportent.

Recommandation 6/x — Planification en vue de la gestion d'ensemble du trafic aérien et l'amélioration de la structure des routes aériennes dans la Région AFI

Il est recommandé que l'OACI élabore un document complet de planification portant sur la gestion d'ensemble du trafic aérien et l'amélioration de la structure des routes aériennes dans la Région AFI, et que ce document soit utilisé selon un mécanisme approprié pour obtenir les contributions financières des États et des organisations pour le financement du projet.

Recommandation 6/x — Groupe de travail AFI sur la mise en œuvre des routes aériennes

Il est recommandé que l'APIRG établisse un groupe de travail AFI sur la mise en œuvre des routes aériennes dont la tâche serait de revoir et de mettre à jour l'ANP et qu'un processus soit mis en place pour assurer la mise en œuvre des routes aériennes dans les délais requis.

2. SUITE À DONNER

2.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note du contenu de ce document ; et à
- b) adopter la recommandation énoncée au paragraphe 1.5.

APPENDICE

CONCLUSION 14/19 : MISE EN ŒUVRE DES ROUTES NON ENCORE OUVERTES, INCLUANT LES ROUTES RNAV

Il est recommandé que les États qui ne l'ont pas encore fait mettent en œuvre, dès que possible et au plus tard à la date spécifiée par l'AIRAC, soit le 10 juin 2004, les routes ATS dans leurs FIR, tel que décrit à l'Annexe E du présent rapport.

CONCLUSION 15/27 : GESTION DU TRAFIC AÉRIEN ET AMÉLIORATION DE LA STRUCTURE DES ROUTES AÉRIENNES

Il est recommandé que l'OACI élabore un document complet de planification portant sur la gestion d'ensemble du trafic aérien et l'amélioration de la structure des routes aériennes dans la Région AFI; que ce document de planification serve, dans le cadre d'un projet spécial de mise en œuvre (SIP), à obtenir des fonds de la part d'organisations donatrices pour financer le projet.

CONCLUSION 15/28 : MESURES D'ÉCONOMIE DE CARBURANT

Il est recommandé que les États :

- a) déterminent, conjointement avec l'IATA et les transporteurs locaux, les mesures à prendre pour économiser le carburant ;
- b) élaborent et publient un programme visant à appliquer les mesures d'économie de carburant ; et
- c) nomment un « *as de l'économie de carburant* » qui assurerait la liaison entre l'IATA, les transporteurs, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les autres partenaires pour faire en sorte que toutes les stratégies d'économie de carburant soient évaluées et mises en œuvre.

CONCLUSION 16/46 : MISE EN ŒUVRE DES ROUTES NON ENCORE OUVERTES, INCLUANT LES ROUTES RNAV

Il est recommandé que les États concernés mettent en œuvre les routes ATS mentionnées à l'Annexe I dès que possible, et au plus tard à la date déterminée par l'AIRAC, soit le 3 juillet 2008.