



NOTE DE TRAVAIL

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

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

Point 5 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la sécurité (Comité sur la sécurité)

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)

COOPÉRATION AUTOUR DE L'ADS-B DANS L'OCÉAN INDIEN

(Note présentée par les Seychelles)

[Préparée par ASECNA, DSNA (France) et SCAA (Seychelles)]

SOMMAIRE

Cette note présente une initiative sous-régionale relative à l'ADS-B dans l'Océan Indien. Trois prestataires de service de navigation aérienne (ANSPs) ont récemment signé un arrangement de coopération visant à partager l'expérience, étroitement collaborer et entreprendre des actions conjointes. L'adhésion de l'ensemble des acteurs est essentielle.

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

1. INTRODUCTION

1.1 L'ADS-B, déjà mis en œuvre dans plusieurs pays, apporte des bénéfices immédiats.

1.2 Néanmoins, une optimisation des performances et des bénéfices plus importants ne peuvent être atteints que par une approche conjointe visant l'établissement d'une zone homogène (cf. Fig. 1).

1.3 Une réunion rassemblant l'ensemble des ANSPs de la partie AFI de l'océan Indien s'est tenue en novembre 2007 à Saint-Denis de La Réunion. Des échanges de vues et d'information ont conduit à l'élaboration d'un arrangement de coopération signé par trois partenaires : ASECNA, DSNA et SCAA.

2. AXES DE COOPÉRATION

2.1 Acquisition et partage d'expérience sur l'ADS-B en matière de :

a) technologie ;

- b) mise en œuvre (utilisation, études de sécurité, etc.) ;
- c) expérimentations.

2.2 Améliorations des performances et des opérations :

- a) accroissement de la sécurité et de la fluidité du trafic ;
- b) extension et redondance de la couverture de surveillance grâce à l'échange de données ADS-B ;
- c) à terme, avec la fourniture d'un service de contrôle équivalent radar (*radar-like*), restructuration possible de l'espace aérien tenant compte de la réduction des minima de séparation.

2.3 Actions coordonnées pour mutualiser les efforts et impliquer l'ensemble des acteurs (en particulier pour améliorer le taux d'équipement des aéronefs et la certification des équipements).

3. PRINCIPAUX ENJEUX

3.1 La sécurité en relation avec :

- a) l'introduction de la surveillance dans un environnement non radar ;
- b) l'apport aux opérations de recherche et de sauvetage (SAR).

3.2 L'efficacité des vols et le développement durable en relation avec les possibles économies de carburant et la réduction incidente des émissions de gaz.

3.3 Contribution aux GASP et GANP :

- a) GSI-5 : Bonne coordination des programmes régionaux ;
- b) GSI-12 : Efficacité de l'utilisation de la technologie pour renforcer la sécurité ;
- c) GPI-9 : Conscience de la situation.

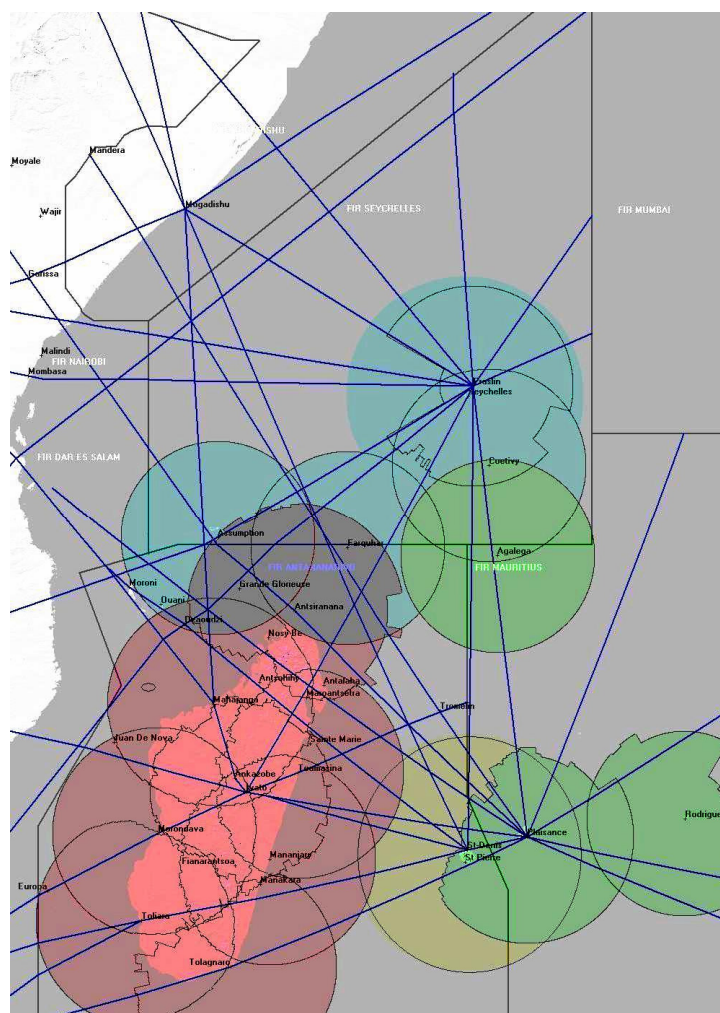
4. SUITE À DONNER

4.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre en compte et soutenir cette initiative sous-régionale ;
- b) obtenir l'avis préliminaire des acteurs.

APPENDICE

Fig. 1. Couverture sous-régionale ADS-B théorique (UIR) basée sur les sites VHF actuels



— FIN —