



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Huitième réunion du Sous-groupe de l'AASPG de l'exploitation des aérodromes et de l'espace aérien de (AAO/SG8)

Dakar, Sénégal, 14-18 juillet 2025

Point 03 de l'ordre du jour : Réalisations dans les domaines AOP et ATM/SAR

Adoption de la 3^e édition du Plan régional de contingence ATM

(Présenté par ASECNA)

RÉSUMÉ
La présente note d'information décrit l'expérience de l'ASECNA relative à l'adoption de la troisième édition du plan régional de contingence ATM.
RÉFÉRENCE (S) : <ul style="list-style-type: none"> - Doc 4444-PANS-ATM - Rapport APIRG/ 25&RASG AFI/8
Objectif(s) stratégique(s) connexe(s) de l'OACI : A- Sécurité de l'aviation B- Capacité et efficacité de la navigation aérienne

1. INTRODUCTION

1.1 Lors de la 25^e réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG), qui s'est tenue à Kigali, Rwanda, du 7 au 11 novembre 2022, les États ont été encouragés à adopter la troisième édition du Plan régional de contingence ATM afin de faciliter l'amélioration et la mise en œuvre des mesures de contingence dans la région (APIRG/25 – Conclusion 25/01).

1.2 Cette troisième édition a souligné la nécessité de conclure des protocoles d'accord (MoU) entre États pour l'activation et le maintien des plans de contingence.

1.3 La Décision 25/02 de l'APIRG/25 a salué l'efficacité du Plan régional de contingence ATM (ATM CP) en recommandant l'organisation d'un exercice de simulation « table top » avant le 31 décembre 2023.

2. ANALYSE

2.1 Pour rappel, l'ASECNA assure la gestion de sept FIR. Toutefois, pour la mise en œuvre des changements prévus dans la 3^e édition du plan, il a été décidé de prendre l'UTA de Lomé comme espace pilote ; les enseignements tirés servant ensuite de retour d'expérience pour les autres espaces aériens gérés par l'ASECNA.

2.2 Dans ce cadre, la Direction générale de l'ASECNA a coordonné l'élaboration de protocoles d'accord (MoU) entre le centre de contrôle régional (ACC) de Lomé et les autres centres chargés de la fourniture des services de la circulation aérienne (ATS) dans l'UTA de Lomé en situation de contingence de niveau 2. Ces protocoles ont été signés entre Lomé et Cotonou le 30 octobre 2024, puis entre Lomé et Niamey le 24 novembre 2024.

2.3 Les principales dispositions de ces protocoles portent notamment sur la responsabilité de l'octroi des autorisations de survol, la responsabilité de la recherche et du sauvetage (SAR) en situation de contingence, la conduite régulière d'exercices de contingence, la capacité CNS/ATM de l'État/FIR/ACC désigné pour assurer les service ATS dans l'espace concerné, la perception des redevances de navigation en route en période de contingence, la mise en œuvre de la gestion du flux de trafic aérien (ATFM), etc.

2.4 Conformément à ces protocoles, des exercices de simulation ont été conçus en prenant en compte le flux de trafic aérien dans de l'UTA de Lomé. Des simulations ont été réalisées en février 2025 par les contrôleurs aériens sur le simulateur de l'approche de Cotonou afin d'évaluer l'efficacité opérationnelle du plan de contingence ATM de l'UTA de Lomé, notamment en ce qui concerne la structure des routes de contingence et le schéma d'allocation des niveaux de vol (FLAS).

2.5 Défis rencontrés

2.5.1 L'une des principales difficultés relevées a été le nombre limité de niveaux de vol disponibles, en particulier sur la route de contingence (LMCR 4-UL483). En effet, seuls les niveaux FL350 et FL400 sont utilisables en situation de contingence ; or, cette route étant principalement empruntée par des aéronefs en haute altitude, les options restent très restreintes, obligeant parfois certains appareils à contourner l'espace aérien.

2.5.2 Les contrôleurs, étant très familiers avec l'UTA de Lomé et travaillant dans des centres dits « miroirs », avaient tendance à délivrer plus naturellement des instructions de contrôle plutôt que de simples informations, d'autant plus qu'ils disposaient de l'identification radar des aéronefs.

2.5.3 Aucun défi particulier n'a été relevé concernant la collecte des redevances de navigation en route pendant la période de contingence de niveau 2, tous les centres ATS impliqués relevant de l'ASECNA. Toutefois, des dispositions devront être prévues si une gestion de la contingence implique des centres hors ASECNA.

2.6 Cette première expérience permettra à l'ASECNA d'organiser, en coordination avec l'Équipe régionale de coordination du Plan régional de contingence ATM, des exercices de plus grande nature afin d'évaluer tous les volets du plan. Des discussions sont en cours afin d'élaborer un guide méthodologique pour ces exercices, prenant en compte :

-Les objectifs spécifiques de l'exercice

-Un calendrier directeur de l'exercice avec des critères de performance

-Une grille d'évaluation des performances

-Etc.

2.7 Le calendrier prévisionnel pour la réalisation de ces exercices à plus grande échelle dans les FIR ASECNA est présenté ci-dessous :

FIR	ÉCHÉANCE
BRAZZA	31/12/2025
N'DJAMENA	31/12/2025
NIAMEY	30/06/2026
TANA	30/08/2026
DAKAR	31/12/2026

3. SUITE À DONNER

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Prendre note des informations présentées dans ce document de travail.
