



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

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

Dakar, Senegal, from 14 to 18 July 2025

Point 3 de l'ordre du jour : Réalisations dans les domaines AOP et ATM/SAR

Point sur les Activités dans la zone de l'Atlantique Sud (SAT)

(Présenté par le Secrétariat)

RÉSUMÉ

Le présent document fait le point sur l'évolution de la surveillance de la sécurité et la mise en œuvre de l'ATM dans la zone de l'Atlantique Sud, en mettant l'accent sur les réalisations, les activités en cours et les principales questions à porter à l'attention du AAO/SG8.

Les suites à donner par la réunion sont au paragraphe 3

RÉFÉRENCES

- Manuel de procédure de l'AASPG
- Manuel de procedure de la SAT
- Eapport de la réunion SAT SG/2
- Brèves de la réunion conjoint SAT IMG/5 et SAT SOG/5

Objectifs stratégiques	<i>A – Sécurité, B – Capacité et efficacité de la navigation aérienne, D – Développement économique du transport aérien, et E – Protection de l'environnement.</i>
-------------------------------	--

1 INTRODUCTION

- 1.1** Le Groupe pour l'amélioration des services de la circulation aérienne au-dessus de l'Atlantique Sud (SAT) est un groupe technique créé par la recommandation 5/11 d'AFI RAN/7 et composé d'États contractants de l'OACI chargés de la fourniture de services de la circulation aérienne dans l'Atlantique Sud, de prestataires de services de navigation aérienne associés et de l'Association internationale du transport aérien (IATA). Les États membres sont l'Afrique du Sud, l'Angola, l'Argentine, le Brésil, le Cap-Vert, la Côte d'Ivoire, l'Espagne, la France, le Ghana, le Maroc, la Namibie, le Portugal, le Sénégal, Trinité-et-Tobago et l'Uruguay.

- 1.2 La structure du groupe SAT comprend trois organes principaux à savoir : le groupe directeur de la SAT (SAT SG) et deux groupes de travail, à savoir le groupe de gestion de la mise en œuvre de la SAT (SAT IMG) et le groupe de surveillance de la sécurité de la SAT (SAT SOG). Plusieurs équipes de projet sont constituées sous chaque organe pour planifier et mettre en œuvre les décisions du SAT SG.
- 1.3 Les sections 1.4 b) et 2.3 du manuel de procédure de la SAT stipulent que le Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG) et tous les États concernés doivent être tenus informés des nouveaux développements ainsi que de l'identification et de la résolution des carences de la navigation aérienne dans la zone SAT. De plus, la section 7.1 du manuel de procédure de la SAT exige que le groupe directeur de la SAT (SAT-SG) rende compte à APIRG par l'intermédiaire de son secrétaire et aux autres PIRG par l'intermédiaire des bureaux régionaux accrédités de l'OACI.
- 1.4 Depuis la réunion AAO/SG7, plusieurs activités ont été menées dans la zone SAT, y compris des réunions des organes contributifs ainsi que des activités d'équipes de projet établies avec des réalisations importantes ainsi que certaines questions clés soulevées qui seront portées à l'attention de l'AASPG.

2 ANALYSE

2.1. Groupe Directeur de la SAT

- 2.1.1 La deuxième réunion de la SAT SG s'est tenue à Dakar, au Sénégal, du 9 au 12 décembre 2024 à l'aimable invitation du Sénégal et de l'ASECNA. Les délibérations des discussions inclus, entre autres:
- Matériel d'orientation de la SAT SOG : L'approbation de la documentation générique de surveillance de la sécurité de la SAT telle que les données d'échantillonnage de trafic, le modèle de TOR des équipes de projet SAT, la publication du bulletin océanique de sécurité relatif aux erreurs (OESB);
 - Documentation opérationnelle d'orientation de la SAT IMG: l'approbation de la documentation de la SAT IMG, telle que la deuxième édition du plan de mesure d'exception (SAT Doc 002) et la SAT Doc003 - Séparation minimale applicable dans le corridor EURSAM.
 - Prévisions de trafic dans la zone SAT : La Réunion a pris note de la conclusion 6/06 d'APIRG/27 et du RASG-AFI/10 concernant la fourniture de prévisions de trafic dans la zone SAT à court terme (1 an), à moyen terme (3 ans) et à long terme (5 ans).
 - Opérations spatiales et à très haute altitude : La réunion a décidé de la création d'un groupe de travail sur les opérations de transport spatial (STO) et des opérations à très haute altitude (HAO) chargé d'élaborer un mécanisme de gestion efficace des STO et HAO dans la zone SAT.
 - Surveillance par l'ADS-B dans le SAT : ARMA et d'autres RSOO participant à la SAT ont été chargés par la Réunion de coordonner la réalisation d'une enquête sur le niveau d'équipement ADS-B dans la zone SAT ainsi que sur l'état de préparation des ANSP pour les opérations ADS-B dans la portion SAT de leur FIR.
 - Portée du mandat du SAT : La réunion a discuté de la portée du mandat de la SAT, suite à l'observation selon laquelle certaines sous domaines ANS telles que AIM, MET et SAR

ne faisaient pas partie des domaines d'intérêt de la SAT, malgré des interactions importantes entre les unités ATS et les prestataires de services dans ces sous domaines. La réunion a proposé que le mandat de la SAT soit réexaminé par les PIRG concernés afin de prendre en compte ces services.

- Programme de travail 2025 de la SAT SG, SAT IMG et SAT SOG : L'approbation du programme de travail 2025 des organes contributifs de la SAT, y compris la tenue des 5ème réunions conjointes du SOG et de l'IMG à Lima, Pérou, en avril 2025.

2.2. Du 7 au 11 avril 2025, les sous groupes SAT SOG et le SAT IMG ont tenu conjointement leur cinquième réunion au bureau régional SAM de l'OACI à Lima, au Pérou. La réunion s'est déroulée en mode hybride. Le rapport de la réunion n'a pas encore été publié, cependant, quelques brèves sur le sujet abordé comprenaient :

2.2.1 POUR LA SAT IMG/5

2.2.1.1 Les Programmes de planification et de mise en œuvre

(a) *Tendances du trafic* : Il a été noté qu'une augmentation moyenne de 9,2 % du trafic dans la zone SAT a été enregistrée en 2024 par rapport à 2023. Ce chiffre inclut une augmentation de 11 % dans le corridor EURSAM.

(b) *Prévisions de trafic* : Conformément à la décision SAT SG/2, l'Agence de surveillance de la zone SAT (SATMA) a fourni des prévisions de trafic pour l'ensemble de la zone SAT qui prévoient une augmentation de 8,8 % en (2025), 8,0 % en (2028) et 5,3 % en (2030).

(c) *Amélioration de l'ATC*:

-La compensation de la technique du nombre de Mach a été pleinement mise en œuvre dans l'ensemble du corridor EURSAM en septembre 2024, avec des avantages significatifs enregistrés pour les utilisateurs de l'espace aérien et les ANSP.

-La liste de contrôle du plan de mise en œuvre de la PBCS dans la zone SAT pour le corridor EURSAM a été approuvée par SAT IMG avec une date provisoire de mise en œuvre fixée pour 2026.

(d) *Coordination automatisée*: La mise en œuvre de l'AIDC a progressé dans l'ensemble de la SAT avec une liaison effective entre Abidjan/Accra, Abidjan/Dakar et des progrès satisfaisants notés dans la mise en place de l'AIDC entre Atlantico/Dakar, Dakar/Sal.

2.2.1.2 Amélioration des opérations de l'espace aérien et des route ATS

(a) La configuration de la route ATS UN866 dans le corridor EURSAM est passée d'unidirectionnelle à bidirectionnelle le 23 janvier 2025. Ce changement a été introduit pour régler les problèmes de

capacité de l'espace aérien observés dans le corridor. Il est attendu que sa mise en œuvre ait des avantages importants pour les opérations aériennes, les opérations ATC, ainsi que l'impact environnemental.

2.2.2 POUR LA SAT SOG/5

2.2.2.1 Projets SAT SOG.

- (a) *SAT OESB 1*: Le premier OESB de la SAT a été publié en décembre 2024 pour répondre aux problèmes de connexion CPDLC observés entre les CCR d'Abidjan et de Dakar dans la FIR de Dakar, où les pilotes se connectaient fréquemment par erreur au centre ATS non-approprié, créant ainsi certains risques pour la sécurité opérationnelle. Les retours d'expérience de l'ASNP et des compagnies aériennes ont confirmé l'efficacité des actions mises en œuvre.
- (b) *Analyse des événements ATS de la SAT*: Une étude menée sur la création d'un groupe d'analyse des événements ATS de la zone SAT a recommandé, compte tenu des divergences entre les approches régionales en matière d'analyse des événements ATS, que chaque région fournisse au groupe SAT SOG les résultats de ses événements ATS analysés pour être pris en compte dans l'évaluation du risque de collision.

2.2.2.2 Évaluations des risques de collision de la SAT (CRA)

- (a) *Grand écart de hauteur (LHD)* : a considérablement diminué dans le couloir EURSAM, passant de 37 (en 2023) à 20 (en 2024), ce qui représente une réduction de 46 % du facteur de risque. Cette réduction est attribuable à la mise en œuvre efficace de la culture de sécurité au sein des ANSP concernés.
- (b) *Délimitation de la zone SAT* : La phase 1 sollicitait des États la confirmation des coordonnées de leurs limites région d'information de vol, de définir une ligne géographique opérationnelle (coordonnées LAT/LONG) entre l'espace aérien territorial et l'espace aérien en haute mer et de fournir des limites verticales et les classifications de l'espace aérien à inclure dans la zone SAT. Toutefois, il a été noté que très peu d'États et ANSP ont fourni des informations demandées. Dans la région AFI, seuls l'ASECNA (FIR Dakar) et le Ghana (FIR Accra) ont fourni les informations. Le début de la phase 2 dépend de l'achèvement de la phase 1. Plusieurs projets de la SAT sont également à l'arrêt en raison d'un manque de délimitation de la zone SAT.

2.2.3 Les défis de la SAT

- (a) Insuffisance de données fournies par les États pour permettre l'achèvement de certains projets clés tels que la délimitation de la zone SAT, les prévisions de trafic SAT, etc.
- (b) Carences dans la coordination entre certaines organismes ATS en raison de problèmes observés sur le réseau CAFSAT et de la mise en œuvre retardée de l'AIDC.
- (c) Mobilisation insuffisante des ressources pour les projets SAT.

3 SUITES À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1. La réunion est invitée à:

- a) Prendre note des informations fournies dans le présent document de travail;
- b) Encourager les États participant à la SAT à s'engager davantage dans les questions relatives à la zone SAT; et
- c) Exhorter l'AASPG à favoriser la mobilisation des ressources pour la mise en œuvre efficace des projets SAT.

---FIN---