

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

Du 14 au 18 juillet 2025

Point 4 de l'ordre du jour :

PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE AFI

Mise en œuvre du projet 30/10 dans la région AFI

(Présenté par le Secrétariat)

RÉSUMÉ

Cette note de travail présente une analyse de l'adaptation régionale du projet 30/10 suite à la recommandation 3.1/1 de la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14) qui appelle les États et l'OACI à prendre les mesures nécessaires en vue de la mise en œuvre de la réduction des séparations latérales et longitudinales dans les régions afin d'augmenter la capacité, d'améliorer l'efficacité et de réduire l'impact environnemental des activités de l'aviation.

Les suites à donner par la réunion figurant au paragraphe 3.

RÉFÉRENCE(S):

- Rapport AN-Conf/14

Objectifs stratégiques connexes de l'OACI:

B)-Capacité et efficacité de la navigation aérienne ; E) - Protection de l'environnement

1. INTRODUCTION

1.1 L'amélioration des performances de la gestion de la circulation aérienne est entravée par l'application de différents minimums d'espacement entre les limites des régions d'information de vol (FIR) ou par des minimums d'espacement incompatibles avec ceux généralement appliqués dans une région ou une sous-région. De nombreux États de la région AFI ne ménagent aucun effort pour améliorer l'efficacité de leurs services et réduire au minimum les effets négatifs des activités de l'aviation civile sur l'environnement. Néanmoins, ces mêmes États sont souvent confrontés à des goulets d'étranglement en aval en raison de l'absence d'opérations sans couture.

1.2 La quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14) a examiné les défis posés par les pratiques actuelles des services de la circulation aérienne dans les régions. Il est apparu que, même si, dans de nombreuses régions du monde, l'application de minimums d'espacement sans couture ou uniformes était la doctrine existante, il existe encore des espaces aériens qui bénéficieraient d'un réexamen et d'une amélioration des espacements actuellement utilisés.

1.3 À l'issue de la discussion, la Conférence a approuvé la recommandation suivante:

Recommandation 3.1/1 – Projet 30/10 – Mise en œuvre optimisée des minimums de séparation longitudinale

Que les États :

a) dans le cadre des processus des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, collaborent activement avec les États voisins pour mettre en œuvre le Projet 30/10 – mise en œuvre des séparations longitudinales de 55,5 km (30 NM) ou moins dans l'espace aérien océanique et éloigné, et de 19 km (10 NM) ou moins ailleurs ;

Que l'OACI :

b) par l'intermédiaire des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, élaborer des plans d'action régionaux pour la mise en œuvre du projet 30/10 ;

c) suivre et soutenir la collaboration interrégionale pour une mise en œuvre harmonisée du Projet 30/10 ; et

d) envisager d'autres procédures de niveau de service minimum, par le biais d'un cadre, pour la mise en œuvre dans l'espace aérien océanique et éloigné.

2. ANALYSE

Objectif du projet 30/10

2.1 Le projet 30/10 proposé est une initiative visant à attirer l'attention et à encourager la mise en œuvre de séparations longitudinales de 55,5 km (30 NM) ou moins dans l'espace aérien océanique et éloigné, et de 19 km (10 NM) ou moins ailleurs. L'on s'attend à ce qu'il s'agisse d'un effort coordonné à l'échelle régionale visant à réduire de manière transparente les minimas de séparations excessives lorsque cela n'a pas encore été réalisé.

Pratiques actuelles en matière de séparation dans la région AFI

2.2 La région AFI est cartographiée à travers trente et une (31) régions d'information de vol (FIR) dont neuf (09) en zone WACAF et vingt-deux (22) en zone ESAF. Chaque FIR a mis en place un ensemble de séparations horizontales tirées du PANS-ATM Doc4444-Procédures pour les services de navigation aérienne-Gestion du trafic aérien et basées sur les contraintes et les besoins opérationnels ainsi que sur les réglementations nationales.

2.3 Les espacements appliqués dans la majorité des FIR AFI sont basés sur le temps pour les espaces aériens océaniques et éloignés, à savoir une séparation longitudinale de 15 minutes ou 10 minutes avec application de la technique du nombre de Mach (MNT), selon le cas. Dans la région de contrôle (CTA), la séparation basée sur la distance est couramment appliquée avec des valeurs minimales variées (20NM, 10NM, 8NM, 5NM, etc.) en fonction des contraintes opérationnelles, des opportunités et des besoins ainsi que des réglementations nationales.

2.4 Il est observé que la mise en œuvre des séparations dans les FIR AFI, bien que coordonnée par des lettres d'accord bilatérales, n'est pas harmonisée aux niveaux régional ou sous-régional. En outre, la performance des séparations actuelles n'a pas été évaluée pour l'ensemble de la région afin d'assurer une optimisation effective des opérations de l'espace aérien.

Adaptation du projet 30/10 pour la Région AFI

2.5 Bien qu'aucune évaluation de la performance des pratiques actuelles d'espacement ATC n'ait été effectuée pour les FIR dans la région AFI, l'on s'attend à ce que le projet 30/10 proposé offre la possibilité d'améliorer l'optimisation de l'espace aérien s'il est correctement mis en œuvre au moyen d'une approche régionale dans le cadre du Groupe AFI de planification et de mise en œuvre du système d'aviation (AASPG).

2.6 L'adaptation du projet 30/10 aux opérations ATM AFI est réalisable et devrait être menée dans le cadre d'un projet régional selon une approche phasée suivant le calendrier proposé à l'Appendice B du

présent document.

2.7 Il est attendu des États de la région AFI une collaboration et un engagement total dans l'initiative à travers le partage des informations et des ressources afin de permettre une prise de décision collaborative sur la mise en œuvre de la séparation 30NM/10NM dans les FIR AFI.

2.8 L'OACI devrait appuyer le projet en fournissant un cadre pour la collaboration régional et interrégional et fournir un appui technique et administratif pour l'élaboration d'un plan d'action régional pour la mise en œuvre en temps opportun du projet 30/10.

2.9 Une coordination régionale de la mise en œuvre du projet 30/10 est essentielle à travers la mise en place d'une équipe projet AASPG multidisciplinaire dénommée « Équipe de gestion de projet AFI 30/10 (AFI 30/10 PMT). Les termes de référence et les documents de projet sont présentés aux appendices A et B.

3. SUITES À DONNER PAR LA RÉUNION

La réunion est invitée à:

- a) Prendre note des informations fournies dans le présent document de travail;
- b) Soutenir le projet de conclusion proposé sur la mise en place de l'équipe de projet AFI30/10; et
- c) Fournir des orientations si nécessaire.

AASPG 1 Projet de conclusion 01/XX : Mise en place de l'équipe de gestion du projet AFI30/10

Qu'afin d'améliorer et optimiser la gestion du trafic aérien dans les espaces aériens continentaux et océaniques de la région AFI et assurer la mise en œuvre rapide et efficace d'un espacement longitudinal réduit

- a) *L'équipe de gestion de projet AFI 30/10 est mise en place et ses termes de références et document projet approuvés;*
- b) *Le Secrétariat et les États coordonnent la nomination des membres qualifiés pour le projet d'ici le 31 décembre 2025.*

-----FIN-----

APPENDICE-

A. TDR du Projet 30/10

B. Document du Projet 30/10