



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
BUREAU AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE**

---

**Dixième réunion du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR d'APIRG  
(Dakar, 13 – 15 mai 2009)**

---

**Point 7 de l'ordre du jour : Révision de la mise œuvre du service de  
contrôle de la circulation aérienne**

**(Note présentée par le Secrétariat)**

**Sommaire**

La présente note passe en revue l'état de mise en œuvre du service de contrôle de la circulation aérienne dans la région AFI  
La suite à donner par le Sous-groupe est indiquée au paragraphe 3.

**References:**

Annexe 11 ( Services de la circulation aérienne)  
Manuel de planification des services ATS (Doc. 9426)  
Rapport de la réunion AFI/7 RAN (Doc 9702)  
Rapport de la réunion APIRG/16

**1. Introduction**

En vertu de la recommandation 5/21 de la réunion AFI/7 RAN, APIRG se doit d'identifier les routes ou segments de route où la densité du trafic ou d'autres facteurs opérationnels justifient la mise en oeuvre du service de contrôle. Par suite, APIRG ajouta cette tâche au mandat du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR.

**2. Analyse**

2.1 Le paragraphe 2.4 de l'Annexe 11 indique que la nécessité des services de la circulation aérienne sera déterminé par les considérations ci-après:

- a) types de trafic en cause ;
- b) densité de la circulation aérienne;
- c) conditions atmosphériques ;

d) toutes autres conditions particulières.

2.2 Le Manuel de planification des services de la circulation aérienne (Doc 9426-AN/924) stipule dans sa partie 1, Chapitre 3, paragraphe 3.2.4 que lorsque l'on décide s'il y a lieu ou non de fournir un service ATC, il faut tenir compte, entre autres, des facteurs suivants :

- a) désir des exploitants aériens intéressés d'obtenir ce service;
- b) types d'aéronefs et densité de la circulation aérienne à un moment quelconque ou pendant des périodes déterminées et risques d'abordage qui en résultent;
- c) conditions météorologiques dominantes;
- d) autres facteurs pertinents à caractère local, c'est-à-dire topographie générale, caractéristiques de la région survolée (par exemple régions inhospitalières), etc.

2.3 L'expression des besoins fondamentaux et des critères de planifications pour la région AFI stipule que le service de contrôle régional devrait être fourni aux vols IFR sur toutes les routes ATS empruntées par des vols internationaux, sauf lorsqu'il est manifeste que le type et la densité du trafic ne le justifient pas. De plus, le service de contrôle d'approche devrait être assuré sur tous les aérodromes empruntés par des vols internationaux et les espaces aériens contrôlés devraient être dimensionnés pour englober au moins la montée jusqu'au niveau de croisière pour les aéronefs au départ et la descente à partir du niveau de croisière pour les aéronefs à l'arrivée.

Sur la base des éléments ci-dessus, la AFI/7RAN a formulé la recommandation suivante :

**Recommandation 5/21- Fourniture du service de contrôle régional :**

**Il est recommandé :**

- a) **que le service de contrôle régional soit assuré 24 heures sur 24 pour les vols qui suivent toutes les routes ATS représentées dans le Tableau ATS-1, à l'Appendice A au rapport sur le point 5 de l'ordre du jour. Là où il n'est pas possible de satisfaire complètement ce besoin dans l'immédiat, il convient de suivre les lignes directrices suivantes :**

**1. Tous les tronçons de routes ATS situés dans un rayon de 150 NM de tous les aéroports internationaux jusqu'au niveau de vol 245 devraient être désignés comme espaces aériens des classes A à E, selon le cas. Une limite inférieure progressivement échelonnée des espaces aériens contrôlés peut être établie à un maximum de 200 ft par mille marin (fpm)**

**2. Toutes les routes ATS utilisées par les services de transport aérien international devraient être désignées comme espaces aérien de classe A entre les niveaux de vols FL 245 et FL 460.**

- b) **que le Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG) identifie les routes ou tronçons de routes où, sur la base des densités de**

**circulation ou d'autres facteurs d'évaluation opérationnelle, il y a lieu de mettre en œuvre le contrôle de la circulation aérienne.**

2.4 Au regard de ce qui précède, les réunions successives d'APIRG et du Sous-groupe ATS ont régulièrement passé en revue l'état de mise en œuvre du service ATC en région AFI.

2.5 Entretemps, il fut décidé de mettre en œuvre le RVSM dans la région AFI et la fourniture du service de contrôle de la circulation aérienne en devint un prérequis majeur. APIRG adopta pour sa mise en œuvre la date limite du 03 juillet 2008 soit trois cycles AIRAC avant le RVSM.

2.6 L'équipe de travail RVSM (RVSM TF), lors de sa quatorzième session (Nairobi, 26-28 Mai 2008) a examiné la question et a jugé que l'état de mise en œuvre du service de contrôle de la circulation aérienne dans la région AFI était satisfaisante. Elle décida donc de considérer cette exigence comme remplie.

2.7 Toutefois, la sixième réunion du Groupe d'Analyse des Incidents ATS pour la région AFI (Johannesburg, 30-31 March 2009) a relevé des zones où la qualité du service de contrôle laissait à désirer, conséquences de lacunes liées à la qualification des contrôleurs, aux procédures de coordination, aux communications etc..

### **3.Suite à donner**

3.1 Le sous-groupe est invité à:

- prendre note de cet accomplissement
- exhorter les états à prendre les actions nécessaires pour assurer la meilleure qualité aux services ATC fournis dans leurs espaces aériens.