



ICAO

**Vingt-Deuxième Réunion du Groupe Regional Afrique-Océan Indien de Planification et de Mise En Œuvre (APIRG/22),
(Accra, Ghana, du 29 juillet au 02 août 2019)**

Point 4.4 : Initiatives des États et de l'industrie et autres questions relatives à la navigation aérienne

GESTION UNIFIEE DU TRAFIC AERIEN EN AFRIQUE

(Note présentée par IATA)

SOMMAIRE
<p>Des systèmes et des procédures de gestion du trafic aérien unifiés, harmonisés et inter fonctionnels devraient constituer la base d'un écosystème pleinement intégré en Afrique qui, une fois mis en œuvre, viendra soutenir le concept de «ciel unique africain» dans le cadre du marché unique du transport aérien africain (SAATM) qui stimulera le développement économique et l'amélioration du transport aérien sur le continent. Le ciel unique d'Afrique est reconnu comme l'un des moteurs de l'intégration économique des Africains dans la mesure où il aidera à coordonner les plan investissements afin de mieux tirer parti des ressources allouées aux infrastructures. Grâce à une Collaborative Decion Making (CDM) approche, les communautés économiques régionales (CER), les États et les ANSPs peuvent mieux partager les ressources dans une approche synergique, qui peut mieux s'attaquer à la question du coût élevé du transport aérien sur le continent. Par conséquent, les CERs et les États / ANSPs doivent collaborer lors de la conception de leurs plans ATM et de l'infrastructure de soutien pour la navigation, la surveillance et les communications (CNS). En outre, il devrait exister un concept d'opérations « concept of Operations » clairement défini dans les États / régions, qui tienne compte de la croissance / des flux de trafic aérien et du rapport coût-efficacité des investissements en infrastructures. Il est impératif que les plans directeurs nationaux, les plans régionaux et les plans à l'échelle du continent soient en phase avec la stratégie et les plans de mise en œuvre du Groupe régional pour la planification et la mise en œuvre en Afrique (APIRG) et inscrit dans le plan de navigation aérienne (AFI ANP), le cas échéant. Par conséquent, toutes les parties prenantes devraient collaborer dans le cadre de l'initiative «aucun pays laissé de côté » de l'OACI, afin de mettre en place des systèmes et opérations ATM harmonisés, interopérables.</p>
<p>RÉFRÉRENCE(S): ICAO Global Air Traffic Management Operational Concept (Doc 9854); ICAO Global Air Navigation Plan (Doc 9750); APIRG 21 2017</p>
<p>Objectifs stratégiques: A: Sécurité ; B : Capacité et efficacité de la navigation aérienne, D : Développement économique du transport aérien ; E : Protection de l'environnement</p>

1. INTRODUCTION

1.1 La croissance du trafic passagers en Afrique au cours des 20 prochaines années devrait plus que doubler. L'IATA prévoit une croissance encore plus forte en partant du principe que les obstacles importants au développement de l'aviation sont supprimés, auquel cas la croissance du nombre de passagers pourrait même tripler. L'application réussie de SAATM (Single African Air Transport Market) est L'un de ces changements.

1.2 L'aviation peut potentiellement contribuer directement et indirectement à toutes les sept (7) «aspirations de l'Afrique que nous voulons», comme le prévoit l'Agenda 2063 de l'UA. Par exemple, l'aviation peut contribuer à la création d'emplois, activités économiques, transformation sociale et économique, tourisme, etc. Plus important encore, l'aviation peut contribuer à l'élimination des frontières sur la base d'une gestion unifiée du trafic aérien (ATM) et le développement de l'infrastructure /systèmes aéronautiques; qui soutiennent la libre circulation des personnes et des biens sur tout le continent afin de réaliser une croissance économique durable.

1.3 Une mise en œuvre des systèmes et des procédures de gestion du trafic aérien unifiés, harmonisés et inter fonctionnels est donc un impératif pour le développement de l'aviation et un continent prospère. Cependant, cet objectif ne peut être atteint si nous ne réunissons pas les ressources limitées. Une approche CDM devient cruciale, car elle peut exploiter les synergies potentielles offertes par une approche collective à l'échelle du continent.

1.4 L'IATA et les utilisateurs préconisent une approche collaborative pour la mise en œuvre d'une gestion unifiée du trafic aérien en Afrique. Plusieurs initiatives sont en cours par exemple; SADC, EAC, FIR Roberts, COMESA et ASECNA. D'autres initiatives ont été entreprises par les organes subsidiaires de l'UA et de l'UA, par exemple; NEPAD, CAFAC, AUC, PIDA, etc. En outre, l'OACI a une stratégie fondée sur le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) dans laquelle le Plan de navigation aérienne AFI est intégré. APIRG a eu des discussions sur la mise en œuvre synergique d'un ciel unique dans la région AFI et s'est mis d'accord sur la conclusion 21/08 d'APIRG 21 . La Banque africaine de développement (BAD) a également élaboré sa propre politique de l'aviation ces dernières années.

1.5 Pour parvenir à gestion unifiée du trafic aérien, toutes les différentes initiatives ciel uniques des différentes parties prenantes doivent être consolidées en une seule stratégie, une stratégie d'infrastructure pour l'Afrique, qui permettra une gestion unifiée et homogène du trafic aérien sur tout le continent. Aucune des initiatives ne peut réussir par elle-même. Ce n'est que lorsque nous mettons en commun que nous pouvons réellement atteindre un ciel unique africain englobant l'ATM / CNS et d'autres infrastructures de support liées à l'aviation.

2. DÉBAT

2.1 Comme indiqué dans l'APIRG 21, une feuille de route claire doit être élaborée, en consultation avec les utilisateurs, UA, ICAO, IATA etc. pour mettre en œuvre des systèmes et des procédures de gestion du trafic aérien unifiés, harmonisés et inter fonctionnels, cette feuille de route devrait être intégrée aux plans directeurs de l'aviation aux niveaux régional, sous-régional et national.

2.2 La feuille de route / Le plan directeur d'infrastructure ATM devrait être discuté dans une plate-forme qui englobera toutes les parties prenantes énumérées ci-dessus, suivie d'une réunion / atelier d'approbation dans le cadre du forum ou du sommet sur les services de navigation aérienne (ANS) qui sera hébergé par l'OACI.

2.3 La feuille de route / Le plan directeur d'infrastructure ATM doit inclure, mais ne se limite pas à :

- a) Harmonisation des normes, procédures et réglementations.
- b) Amélioration de la capacité de l'espace aérien,
- c) Airspace management and Airspace concept,
- d) Gestion des courants de trafic aérien (ATFM),
- e) Blocs d'espace fonctionnels (FAB)
- f) Free Route Airspace (FRA)
- g) User preferred route airspace (UPR),
- h) Capacité aéroportuaire (optimisation des pistes) basée sur la technologie,
- i) Outils d'amélioration de la sécurité et protocoles d'échange et de partage de données,

- j) Intégration et optimisation des systèmes et,
- k) Efficacité opérationnelle et protection de l'environnement

2.4 Comme point de départ, il convient de consolider toutes les stratégies des différentes initiatives sans interrompre la mise en œuvre de celles qui ont déjà commencé, à condition qu'elles adhèrent aux principes de synergie en matière d'investissement dans les infrastructures. Ces stratégies doivent inclure celles de la SADC, de la CAE, du COMESA, de l'ASECNA, de la FIR Roberts, des CER, du NEPAD, de la CAFAC, de la CUA, de la PIDA, etc.

2.5 Le rapport d'analyse des écarts de l'infrastructure AFI piloté par l'OACI devrait être utilisé pour orienter la feuille de route / le plan directeur d'infrastructure ATM en partant des carences actuelles.

2.6 Le document final devrait être approuvé par le APCC et approuvé lors d'un forum interministériel de l'UA pour être mis en œuvre par les États / les ANSPs.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

- a) La réunion est invitée à prendre note de cette note de travail.
- b) Entériner la nécessité d'une stratégie unique d'infrastructure ATM pour l'Afrique
- c) Identifier les acteurs nécessaires pour développer la stratégie d'infrastructure ATM pour l'Afrique dans un environnement collaboratif
- d) Convenir d'une date pour le Sommet de la navigation aérienne AFI qui se tiendra en 2019/2020.
- e) Convenir d'un processus et des délais, pour présenter la version finale de la stratégie d'infrastructure ATM à l'UA pour approbation.
- f) Convenir d'un processus et des délais, pour la mise en œuvre de la stratégie et la transmission en cascade de la stratégie aux États par le biais de l'élaboration de plans directeurs de l'aviation nationale et d'un modèle de financement acceptable.

-----FIN-----