



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

DIX-SEPTIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL DE PLANIFICATION
ET DE MISE EN ŒUVRE DE LA REGION AFI (APIRG/17)
(Burkina Faso, 2-6 août 2010)

Point 3 de l'ordre du jour : Questions relatives à la planification et à la mise en œuvre dans la
Région Afrique et Océan Indien (AFI)

3.1 Cadre de Performance Régional, Cadre de performance National

INTRODUCTION A LA PBN AU SENEGAL

(Note présentée par le Sénégal)

SOMMAIRE
La présente note de travail a pour objet de présenter conformément à la décision 16/2 et des conclusions 16/3 et 16/4 d'APIRG, relatives à la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN) dans la région AFI, l'état d'élaboration du plan de mise en œuvre de la PBN au Sénégal, de livrer les éléments pris en compte pour le développement du plan d'action. Elle invite la réunion APIRG/17 à sensibiliser davantage les Etats et tous les intervenants aux questions liées à la navigation basée performance.
La suite à donner par la réunion se trouve au paragraphe 3
Références : <ul style="list-style-type: none">- <i>Convention de Chicago</i>- Rapport de la réunion APIRG/16- Rapport de la réunion ATS/AIS/SAR/11
Objectifs stratégiques de l'OACI : A, D

1. INTRODUCTION

1.1 L'évolution du transport aérien a entraîné une expansion des réseaux de routes et les exploitants font face à la hausse du prix de carburant qui constitue aussi un défi pour toute l'industrie de l'aviation civile. Cette croissance du trafic aérien pourrait avoir comme conséquence une exploitation inefficace des vols entraînant d'énormes perturbations du trafic, si elle n'est pas prise en compte dans la planification basée sur les performances.

1.2 La navigation fondée sur la performance (PBN) permet d'améliorer la structure de l'espace aérien en imposant les conditions propices à l'utilisation de la qualité de Navigation Requise (RNP) et de la navigation de surface par la plupart des usagers.

1.3 Dès lors, le Sénégal à l'instar de la communauté aéronautique internationale a adopté le concept de la navigation fondée sur la performance qui regroupe la RNAV et la RNP et qui va représenter une des solutions les plus appropriées pour renforcer la sécurité, permettre une utilisation efficace de l'espace aérien et résoudre les problèmes liés à la prolifération des systèmes de navigation.

2. DISCUSSION

Point focal PBN du Sénégal

2.1 Le Sénégal a désigné et communiqué à l'OACI un point focal relatif à la PBN, à la mise en œuvre du nouveau plan de vol au niveau du groupe ATS/AIS/SAR et CNS.

Réglementation

2.2 Une réglementation relative à la PBN et à la mise en œuvre du nouveau plan de vol destinées aux avions et aux exploitants, est en cours d'élaboration, elle tiendra compte des nouvelles dispositions adoptées par l'OACI. Des mesures seront prises en coordination avec le fournisseur de services de navigation aérienne, à l'occurrence l'ASECNA pour :

- Assurer le développement d'un plan national pour une mise en œuvre correcte de la PBN et de tous les éléments du système de navigation aérienne ;
- Assurer que les équipements sont adéquats par rapport aux spécifications techniques exigées pour le nouveau plan de vol ;
- Assurer la fiabilité des données opérationnelles de vol en entrée et en sortie ;
- Analyser la conformité des champs pour le nouveau plan de vol ;
- Coordonner avec les autres Etats et
- publier l'information à temps pour une mise en œuvre harmonisée.

Participation aux réunions

2.3 Le Sénégal tenant compte de la priorité qu'il accorde aux problèmes liés à la PBN a participé à toutes les réunions organisées par l'OACI sur le sujet, pour la région AFI.

Réalisation pour ce qui concerne l'espace aérien, les procédures de vol et autres

2.4 Depuis la réunion d'APIRG/16 des efforts ont été menés par ou pour le Sénégal dans le cadre de l'amélioration des prestations de navigation aérienne. Ci-après une liste non exhaustive des réalisations :

- La structure des routes a été redéfinie tenant compte des demandes et des attentes opérationnelles des usagers ainsi que des solutions offertes par les technologies PBN pour permettre une atteinte des objectifs fixés pour la navigation basée sur la performance.
- Des procédures de départ (SID) et d'arrivée (STAR) ont été mises en place.
- De nouveaux équipements pour améliorer les moyens de communication, de navigation et de surveillance ont été développés.
- Le développement de la réglementation du programme de sécurité de l'Etat et du système de gestion de la sécurité conformément aux exigences de l'OACI et le développement des principes de la qualité.
- La mise en œuvre de l'AORRA dans la FIR Dakar Océanique,
- L'introduction du SMS tant au niveau de l'Autorité de l'Aviation Civile (ANACS) qu'au niveau des exploitants et des gestionnaires des aéroports du Sénégal.
- Le passage au RVSM

- L'introduction des indicateurs de performance
- Pour ce qui est du domaine CNS nous notons :
 - La mise en œuvre des procédures GNSS, élaborées par l'ASECNA et validées par l'ANACS ;
 - La mise en œuvre du RADAR de surveillance (SSR) à Dakar-Yoff, par l'ASECNA : le RADAR secondaire de surveillance est en phase pré opérationnelle (tests).
 - les mises en œuvre de l'ADS-C/CPDLC respectivement sur l'étendue des deux FIRs : le CPDLC est pleinement fonctionnel, dans la FIR Dakar Océanique, depuis le 24/09/2009, conformément aux conclusions du groupe de travail pour l'amélioration des services de circulation aérienne dans l'Atlantique Sud (SAT) ; le CPDLC est en phase pré opérationnelle dans la FIR Dakar Terrestre.
- Pour ce qui est du domaine de la météorologie aéronautique, la mise en œuvre réussie et la consolidation de la BRDO, de même que le passage aux TAF 30 heures sont des succès qui méritent d'être relevés.

2.5 Ces actions ont été possibles grâce au bon suivi des dossiers par les autorités de l'ANACS, l'implication de ces autorités à la définition des besoins des plans de services et d'équipements (documents stratégiques de planification et de mise en œuvre des services et équipements dans les Etats Membres de l'ASECNA).

La formation du personnel

2.6 Les formations nécessaires seront fournies au personnel de l'autorité de l'aviation civile (ANACS), aux contrôleurs aériens, aux techniciens de maintenance, aux cadres de la météorologie, au personnel des fournisseurs de service de navigation aérienne, au personnel des exploitants d'aéronefs, des aéroports par les centres de formation agréés, suivant un programme qui tienne compte des dernières évolutions technologiques.

3. SUITE À DONNER PAR LA REUNION APIRG

3.1 Eu égard à ce qui précède, la réunion APIRG/17 est invitée à :

- a) prendre note des informations contenues dans cette contribution,
- b) demander à l'OACI de poursuivre les efforts de formation au profit de tout le personnel impliqué, par l'organisation de séminaires et ateliers,
- c) formuler des recommandations à l'endroit des exploitants d'aéronefs afin qu'ils équipent leur flotte d'une manière convenable.

- FIN -