



Organisation de l'Aviation Civile Internationale  
Bureau Afrique Orientale et Australe

**Onzième Réunion du sous-groupe Services de la circulation  
Aérienne/Service d'Information Aéronautique/ Recherches et  
Sauvetage  
(ATS/AIS/SAR SG/11)  
(Nairobi, Kenya, 26 - 30 Avril 2010)**

---

**Point 6 de l'Ordre du Jour : Navigation fondée sur les Performances (PBN) et  
Réseau de Routes ATS AFI**

**Révision complète du réseau de routes ATS AFI**

*(Note présentée par le Secrétariat)*

<b>SOMMAIRE</b>
<p>La présente note examine les faits nouveaux concernant l'amélioration du réseau de routes ATS AFI et propose les actions visant à revoir de manière globale et à mettre à jour ce réseau à la lumière de la mise en œuvre de la PBN et des besoins des usagers.</p> <p>La suite à donner par la réunion figure au <b>paragraphe 3</b>.</p>
<p><b>REFERENCES</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Rapports APIRG 14, 15, 16</li><li>- Rapport ATS/AIS/SAR SG/10</li></ul>
<p>La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques <b>A</b> et <b>D</b>.</p>

## **1. INTRODUCTION**

1.1 La réunion APIRG 14 qui s'est tenue à Yaoundé (Cameroun) du 23 au 27 juin 2003, a noté que le sous-groupe ATS/AIS/SAR avait examiné en détail l'état global de mise en œuvre du réseau de routes ATS de base, y compris les routes RNAV contenues dans le plan de navigation aérienne AFI de l'OACI (Doc 7474/27), le Tableau ATS 1, les Cartes ATS

2 et ATS 3 afin :

- a) d'identifier les besoins de routes supplémentaires ;
- b) d'identifier les segments de routes nécessitant un réalignement ;
- c) d'identifier les routes qui peuvent être supprimées du plan de navigation aérienne (ANP) ; et
- d) d'identifier les routes non mises en œuvre et de fixer les dates cibles pour leur mise en œuvre.

1.2 Le sous-groupe ATS/AIS/SAR avait également identifié le besoin **pour** de nouvelles routes ATS et préparé un tableau de mise en œuvre avec des dates cibles pour les routes non mises en œuvre. Compte tenu de cela, APIRG 14 a adopté les Conclusions 14/18 : Amendement du Tableau ATS 1 du Plan ANP AFI pour y inclure de nouvelles routes et 14/19 : Mise en œuvre de routes ATS, y compris des routes RNAV, en demandant instamment aux Etats de mettre en œuvre un certain nombre de routes ATS avant juin 2004.

## 2. DISCUSSION

2.1 La réunion APIRG 15 de Nairobi, Kenya, 26-30 septembre 2005, en examinant le réseau de routes ATS AFI, a adopté les Conclusions suivantes :

**CONCLUSION 15/46: AMENDEMENT DU TABLEAU ATS-1 DU PLAN ANP AFI**

*Il est conclu que :*

- a) le Tableau ATS-1 du Plan ANP AFI soit amendé pour inclure un besoin pour des routes ATS indiqué à l'Appendice L.
- b) les routes ATS qui figurent à l'Appendice **M**, soient supprimées du Plan ANP AFI; et
- c) les routes ATS qui figurent à l'Appendice **N**, soient réalignées tel qu'indiqué.

**CONCLUSION 15/47: MISE EN ŒUVRE DES ROUTES ATS, Y COMPRIS DES ROUTES RNAV**

*Il est conclu que :*

- a) Les Etats qui ne l'ont pas encore fait accélèrent la mise en œuvre des routes ATS indiquées dans l'Appendice O dès que possible, mais au plus tard le 28 septembre 2006 ;
- b) Les routes RNAV réalignées UM998 (Gaborone, Maun, Luena et Maiduguri) et UM731 (Johannesburg, Saurimo et N'Djamena) **passant** par l'Angola, le Botswana, la République Centrafricaine, le Tchad, le Congo, la République Démocratique du Congo, la Libye, le Nigeria, l'Afrique du Sud et la Zambie soient mise en œuvre à la date AIRAC du 19 janvier 2006 ; et

- c) *L'Angola, le Botswana et la République Démocratique du Congo mettent en œuvre les segments de route RNAV UM998 à la date AIRAC du 19 janvier 2006.*

2.2 En résumé, APIRG 15 a identifié 11 nouvelles routes à ajouter au Tableau ATS-1. Cependant, deux de ces routes ne semblent pas être dans le nouveau Tableau 2007, ni dans les Cartes du Plan de navigation aérienne. L'Appendice N indique deux routes dans la sous-région de l'Afrique australe qui ont besoin d'être réalignées. Celles-ci n'apparaissent dans aucune autre liste, bien qu'elles ne furent pas classées comme routes de faible priorité. L'Appendice M indique 9 routes à supprimer des besoins inscrits au Tableau ATS-1. Sept (7) d'entre-elles figurent encore dans le dernier Tableau ATS-1 et huit (8) sont encore inscrites dans le Plan ; et l'Appendice O indique la liste des routes ATS qui doivent être mises en œuvre dès que possible.

2.3 L'Appendice I d'APIRG 16 « Mise en œuvre des routes non mises en œuvre y compris des routes RNAV » a une liste beaucoup plus courte que l'Appendice O d'APIRG 15 (10 contre 25), et elle contient quatre routes qui ne figuraient pas dans la liste d'APIRG 15. La liste de l'Appendice I d'APIRG 16 présentait en gros les routes qui figurent dans l'objectif de performance de la SP AFI RAN, mais pas entièrement.

2.4 L'IATA a écrit une lettre en date du 17 août 2009 au Président du Conseil de l'OACI demandant l'intervention de l'OACI sur un nombre spécifique de routes ATS dans chacune des régions de l'OACI, en se fondant, entre autres, sur l'impact économique et l'efficacité sur l'industrie du transport aérien. En ce qui concerne la région AFI, la liste comprenait 6 des 11 routes de la liste L d'APIRG 15.

2.5 La réunion ATS/AIS/SAR SG/10 a adopté une liste de routes ATS comprenant des routes existantes et des routes nouvelles sur la base des besoins des usagers. Presque toutes ces routes ont été classées comme routes de haute priorité. ATS/AIS/SAR SG/10 est convenue que la liste devrait servir de base pour faciliter le travail sur l'élaboration d'un réseau complet de routes ATS.

2.6 La réunion se rappellera que la réunion SP AFI RAN, au titre de la Recommandation 6/25 : *Elimination des carences de la navigation aérienne dans la région AFI*, a approuvé les objectifs de performance y compris le PFF de l'Appendice J, qui donne une liste de huit (8) routes ATS, dont sept se trouvent dans une même FIR, pour élimination dans des délais spécifiés.

2.7 La liste ATM AFI des carences contient un certain nombre de routes ATS dont la non mise en œuvre a été identifiée et classée comme carences. Cependant, certaines des routes de ces listes ont des trajectoires dans des FIR/Etats dans lesquels aucune carence n'a été identifiée.

*Note: La base de données AFI des carences, qui a été mise à jour pour la dernière fois par ATS/AIS/SAR SG/10 identifie au moins 44 Etats comme n'ayant pas de carences dans le domaine ATM.*

2.8 L'importance de la discussion ci-dessus peut se résumer comme suit : la liste des routes

ATS qui peuvent être considérées comme de haute priorité doit être harmonisée afin qu'elle puisse servir de source cohérente d'information pour toutes les parties prenantes (Etats, organismes sous-régionaux, APIRG, bailleurs de fonds, etc) **lorsqu'elles décident, entre autres, de l'allocation** des ressources (temps, humaines, financières, etc).

2.9 La réunion notera, comme il a été discuté à la Note WP/12 que la réunion conjointe des Equipes de travail sur la PBN et la mise en œuvre du GNSS en septembre 2009, a approuvé la création d'un Groupe de travail sur l'élaboration du réseau de routes PBN (PRND WG), en application des résultats de la réunion SP AFI RAN.

2.10 La réunion se rappellera également qu'APIRG 15 avait identifié la nécessité de mettre sur pied un projet financé internationalement dans la région AFI pour examiner et rationaliser les structures de routes ATS contenues dans le Plan ANP AFI. **L'objectif premier** du projet serait d'inclure les routes de navigation de surface (RNAV), les routes parallèles là où elles sont nécessaires, et la connexion des principales paires de villes dans le plan ANP. Cette action renforcerait la planification pour la mise en œuvre d'installations et de services de soutien et identifierait toutes autres économies possibles en temps de vol pour les usagers, ce qui se **traduirait** directement par des avantages financiers et environnementaux.

2.11 La réunion pourrait cependant reconnaître que, en ce qui concerne les routes RNAV, APIRG 15 s'est tenue avant l'élaboration du concept de la PBN, avant que la Résolution A36-23 de l'Assemblée : *Objectifs de la navigation fondée sur les performances* n'ait été adoptée par la 36<sup>e</sup> Session de l'Assemblée, et que les priorités de mise en œuvre de la RNAV n'aient été modifiées tel qu'indiqué dans le Plan régional de mise en œuvre de la PBN.

2.12 Compte tenu de ce qui précède, la réunion voudra peut-être convenir que la tâche d'élaboration des routes ATS devrait rester le point focal du Groupe de travail PRND WG de l'Equipe de travail sur la PBN. En outre, le PRND WG sous la houlette de l'Equipe de travail de la PBN devrait **se pencher sur le rôle d'un projet tel qu'identifié** par APIRG 15, et faire des recommandations (**ceci est inclus dans le mandat révisé du PRND WG**).

2.13 La réunion voudra **bien** convenir que pour élaborer un réseau de routes fondé sur les performances, **un état complet des besoins des usagers devrait être mis** à la disposition du processus d'élaboration des routes qui sera développé en tenant compte du Plan régional de mise en œuvre de la PBN.

2.14 Sur la base des éléments ci-dessus, la réunion est invitée à approuver le Projet de Conclusion suivant :

**PROJET DE CONCLUSION 11/XX : BESOINS DES USAGERS DU RESEAU DE ROUTES ATS**

Il est conclu que, afin de faciliter l'élaboration d'un réseau de routes ATS AFI fondé sur les performances, qui réponde aux besoins des usagers :

- a) les usagers de l'espace aérien, par le biais de leurs organisations représentatives, fournissent au PRND WG un état complet des besoins en matière de routes ATS fondés sur les besoins actuels et futurs des usagers, ainsi qu'une indication claire des priorités **à observer dans la réalisation** ; et

b) lesdits besoins des usagers soient fournis dans un délai suffisant pour permettre qu'ils soient examinés par la première réunion du PRND WG qui devrait se tenir dans la deuxième semaine d'Octobre 2010.

### 3. SUITE A DONNER PAR LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note des informations contenues dans la présente note de travail ;
  - b) convenir que l'élaboration des routes ATS devrait être le point focal du Groupe de travail PRND de la PBN ; et
  - c) inclure dans le mandat du PRND WG la **tache** d'évaluer le rôle d'un **projet particulier d'élaboration des routes ATS** ;
  - d) donner des orientations aux Groupe de travail PRND WG concernant les priorités immédiates et futures ; et
  - e) approuver le projet de Conclusion 11/XXfigure au paragraphe 2.14 de la présente note de travail.
-