



**Vingt-et-unième réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG 21)
(Nairobi, Kenya, 9-11 octobre 2017)**

Point 5 de l'ordre du jour : Carences de Navigation Aérienne dans la Région AFI

Initiative de l'Industrie et Autres Problèmes relatifs à la Navigation Aérienne

GESTION UNIFIEE DU TRAFIC AERIEN EN AFRIQUE

(Note présentée par l'Association Internationale des Transporteurs Aériens - IATA)

RESUME	
<p>Cette note de travail présente le soutien de l'industrie sur l'initiative de mise en œuvre du ciel unique Africain qui conduira au renforcement de la sécurité et de l'efficacité des opérations de vol dans une approche collaborative de prise de décision concertée avec toutes les parties prenantes, à travers la modernisation des systèmes et procédures de gestion du trafic aérien pour la fourniture d'un système ATM unifié, interopérable et harmonisé. L'objectif du document de travail est de présenter la position de l'IATA et le soutien des utilisateurs lors de de la mise en œuvre des systèmes et structures allant «Vers Unified AFI SKY ». L'industrie reconnaît la nécessité de collaboration et de synergie entre les différentes initiatives des États de la SADC, de l'EAC (Communauté des Etats de l'Afrique de l'Est), de l'ASECNA, de la FIR Roberts et du COMESA afin d'harmoniser leurs stratégies afin d'atteindre l'objectif commun. L'IATA souhaiterait que tous les États africains soient inclus dans l'élaboration d'une feuille de route pour l'«Unified AFI SKY» déjà envisagé à travers les différents blocs économiques régionaux afin d'établir un espace aérien harmonisé et homogène, qui appuiera le marché unique et améliorera l'économie de l'Afrique ainsi que le bien-être social de son peuple.</p>	
<p>REFERENCES:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Doc 9854 Concept Opérationnel de Gestion du Traffic Aérien Mondiale • Doc 9750 Plan Mondial de Navigation Aérienne • Doc 9971 Manuel sur la Gestion Collaborative du Flux de Trafic Aérien 	
<p>Objectives Stratégiques connexes de l'OACI)</p>	<p>Cette note de travail est en rapport avec les objectives stratégiques suivantes: A, B, D and E</p>

1 INTRODUCTION

1.1 L'aviation est l'un des leviers qui soutient le développement socio-économique d'un pays car connue comme catalyseur de la croissance économique. Il est donc impératif que les États fassent de l'Aviation une priorité nationale avec des dispositions budgétaires claires afin de soutenir son développement et celles de ses infrastructures requises.

1.2 Le trafic de passagers en Afrique devrait connaître une croissance positive dans les prochaines décennies. Les économistes de l'IATA prévoient une croissance de 4,5% des passagers; certains États devraient connaître une croissance au-dessus de 7,0%.

1.3 Par conséquent, la région AFI doit en urgence faire évoluer les stratégies qui renforceront la mise en œuvre des infrastructures pour l'aviation afin de permettre aux États/Fournisseurs des Services de la Navigation Aérienne de gérer efficacement leur espace aérien en adéquation avec l'augmentation du volume du trafic.

1.4 Les États doivent, en particulier, mettre en œuvre des initiatives visant à résoudre les carences sur les infrastructures CNS, ATM, SAR et MET ainsi que les efforts sur l'harmonisation et l'interopérabilité et saisir les opportunités afin d'offrir les avantages aux utilisateurs et soutenir, en général, la croissance du secteur de l'aviation.

1.5 Les utilisateurs sont d'avis qu'un ciel unique africain sans fragmentation, unifié et harmonisé est la solution et, par conséquent, un contributeur clé pour parvenir à une intégration régionale qui facilitera la croissance économique intelligente de l'Afrique.

1.6 L'Unified AFI SKY a le potentiel de fournir un remède efficace sur les problèmes de capacité du transport aérien qui est l'un des goulots d'étranglement, de combler les lacunes des systèmes de gestion du trafic aérien, de réduire considérablement les émissions de CO₂, de réduire les coûts globaux du transport aérien et surtout de renforcer la sécurité.

1.7 A cet égard, l'IATA et les usagers reconnaissent la nécessité de mettre en œuvre des stratégies harmonisées, collaboratives et durables qui offriront des avantages à long terme permettant de renforcer la sécurité et l'efficacité tout en intégrant l'infrastructure existant et les concepts futurs afin d'améliorer la capacité de l'espace aérien.

1.8 Depuis quelque temps, les utilisateurs ont travaillé en collaboration avec les États pour élaborer une vision coordonnée régionale réalisable qui s'harmonise avec les politiques de l'OACI pour l'amélioration de la gestion homogène et continue du trafic aérien. En particulier, les compagnies aériennes s'inquiètent de la mise en œuvre et de l'utilisation de la VHF, CPDLC/ADS-C, des pertes des plans de vol, AIDC, AMHS, AIS/AIM, ADS-B entre autres, qui sont tous répertoriés comme modules prioritaires pour la mise en œuvre du plan ASBU.

1.9 Un plan complet pour résoudre ces problèmes en tenant compte des politiques d'intégrations régionales et de collaboration, par opposition à la fragmentation de l'espace aérien, est impératif pour la sécurité et l'efficacité de la Région AFI.

2 DISCUSSION

2.1 Afin d'assurer la mise en œuvre unifiée du ciel Africain, il est nécessaire que tous les blocs régionaux (p. Ex. SADC, EAC, Roberts FIR, COMESA et ASECNA) élaborer une feuille de route claire et commune, en consultation avec les utilisateurs, pour la mise en œuvre de systèmes et de procédures de gestion du trafic aérien homogènes, harmonisés et interopérables avec des avantages évidents pour les acteurs de l'aviation.

2.2 La feuille de route ou le plan directeur sera la clé pour le déploiement du projet et servira de base à la mise en œuvre rapide, coordonnée et efficace des technologies et procédures futures, tout en profitant de celles existantes et aborderont, entre autres;

- 1) Harmonisation des normes, des procédures et de la réglementation,
- 2) Amélioration de la capacité de l'espace aérien,
- 3) Gestion de l'espace aérien (concept de l'espace aérien),
- 4) Gestion des flux de trafic aérien
- 5) L'espace aérien avec routes préférentielles pour les utilisateurs,
- 6) Blocs fonctionnels d'espace aérien,
- 7) Capacité d'aéroport (optimisation des pistes) basée sur la technologie,
- 8) Outils d'amélioration de la sécurité et protocoles d'échange/partage de données,
- 9) Intégration et optimisation des systèmes et,
- 10) Efficacité opérationnelle et protection de l'environnement, etc.

3 ACTION

La réunion est invitée à prendre note des préoccupations des usages :

- 1) soutien d'une approche collaborative «Vers **Unified AFI SKY**» et la nécessité de coordonner les initiatives régionales sur la base d'une feuille de route convenue afin d'atteindre l'objectif commun et la synergie pour la fourniture d'un ATM harmonisé en Afrique.
- 2) préoccupations concernant la fragmentation continue de l'espace aérien qui va à l'encontre du résultat souhaité de la consolidation de l'espace aérien «Vers **Unified AFI SKY**»
- 3) Proposition pour l'établissement d'une Agence Centrale de Supervision pour le suivi des performances des questions techniques, de sécurité et opérationnelles qui soutiendront la mise en œuvre de **Unified AFI SKY**.

----FIN----