



ICAO

**Vingt-Deuxième Réunion du Groupe Régional AFI de Planification et de Mise en Œuvre  
(APIRG/22)**

**(Accra, Ghana, 29 Juillet – 2 août 2019)**

**Point 4.5 de l'ordre du jour: ACTIVITES REGIONALES ET INTERREGIONALES**

**FEUILLE DE ROUTE DE L'AFI ATFM DE MOMBASA**

*(Note présentée par la CANSO)*

<b>SOMMAIRE</b>	
<p>La présente note de travail expose les actions que l'ANSP, sous la CANSO, a accepté de mettre en œuvre afin de minimiser l'impact sur l'environnement, la sécurité et l'efficacité lors de contraintes liées à la gestion du trafic aérien. Elle abordera également les avantages pour les États / ANSP et la communauté ATM à travers des opérations sans discontinuité.</p>	
<p><b>Suite à donner par la réunion :</b></p>	
<p>La réunion est invitée à:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Entériner la feuille de route l'ATFM AFI de Mombasa en tant que l'un des piliers du concept d'opérations homogènes.</li> <li>b) S'engager sur le calendrier de mise en œuvre de l'ATFM AFI de Mombasa.</li> </ul>	
<i>Objectifs stratégiques</i>	Sécurité, capacité et efficacité de la navigation aérienne et protection de l'environnement

## **1 INTRODUCTION**

1.1 La croissance prévue du trafic AFI d'environ 4,6% d'ici 2037, conjuguée aux nouvelles entrées dans l'espace aérien, oblige les États / ANSP à élaborer des feuilles de route stratégiques pour faire en sorte que les systèmes ATM continuent à pouvoir gérer le trafic de manière sûre, efficace et transparente. La feuille de route de MOMBASA ATFM est l'un des piliers de la réussite des opérations dans la région AFI. La conclusion 21/08 d'APIRG 21 a appelé toutes les communautés économiques régionales et les ANSP à élaborer une feuille de route claire et convenue, en consultation avec les utilisateurs, en vue de la mise en œuvre de systèmes et de procédures de gestion du trafic aérien homogènes, harmonisés et interoperables présentant des avantages évidents pour les acteurs de l'aviation.

1.2 La conférence CANSO Africa 2018 s'est tenue à Mombasa, au Kenya, sur le thème " Améliorer l'efficacité par la prise de décision concertées et la gestion du trafic aérien ”.

1.3 La Conférence a mis en évidence sept questions émergentes à traiter pour assurer des opérations régionales sans discontinuité, des frontières invisibles et pour mieux préparer la région AFI à faire face à la croissance attendue du trafic, à la situation en matière de sécurité et aux conflits militaires ou zones de conflit (Ukraine et récemment, Éthiopie et Pakistan) et s'adapter à l'environnement en constante évolution des guichets automatiques tout en promouvant des vols plus sûrs et plus propres, conformément à la vision 2020 de la CANSO et à la position de la CANSO

relative aux futurs guichets automatiques:

- Collaboration
- Technologie et innovation
- Politiques et règlements
- Partage de données et d'informations
- Engagement des membres
- Feuille de route de mise en œuvre du CDM, du ACDM et de l'ATFM
- Conformité aux exigences de l'OACI ;

1.4 La deuxième réunion du sous-groupe de « l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien » de l'APIRG (AAO SG / 2) (Nairobi, Kenya, du 21 au 25 mai 2018), au titre des aéroports, a défini le projet 7, Elaboration et mise en œuvre de ACDM pour :

- Faciliter des passages par les immigrants et les douanes
- Améliorer l'efficacité des infrastructures aéroportuaires (terminal, stands / portes, piste d'atterrissage, voies de circulation et aires de trafic).
- Assurer la disponibilité des informations relatives à la mise en œuvre de l'ACDM
- Collaborer avec d'autres agences aéroportuaires (ATS, compagnies aériennes, agences d'assistance en escale,
- assurer l'efficacité du temps de mouvements au sol des aéronefs...)
- assurer des opérations dans des conditions défavorables
- mettre en œuvre les systèmes de contrôle de guidage des mouvements de surface;

1.5 Ce projet vise à améliorer la capacité et l'efficacité des infrastructures de navigation aérienne liées aux opérations aéroportuaires dans la région AFI. Ce projet nécessite que les aéroports mettent en œuvre la prise de décision en collaboration avec les aéroports (ACDM) dans le cadre du bloc 0 de mise à niveau de bloc du système aéronautique (ASBU), auquel CANSO participe et dirige. La feuille de route de l'ATFM de Mombasa aborde la mise en œuvre de l'ACDM comme indiqué dans le plan de mise en œuvre (**Annexe 1**).

## **2. ANALYSE**

### **2.1. GESTION DES FLUX DE TRAFIC AÉRIEN (ATFM)**

2.1.1 Le concept fondamental de l'ATFM est l'équilibrage de la demande et de la capacité du trafic aérien. L'Annexe 11 de l'OACI stipule que « La gestion du flux de trafic aérien (ATFM) doit être mise en œuvre pour l'espace aérien dans lequel la demande de trafic aérien dépasse, ou est supposée dépasser, la capacité déclarée des services de contrôle de la circulation aérienne concernés ».

2.1.2 Les mesures de l'ATFM ne sont pas actuellement utilisées dans la plupart des espaces aériens régionaux AFI. Cependant, la croissance prévue du trafic sur le continent africain nécessitera l'utilisation des mesures ATFM afin de garantir que la capacité puisse répondre à la demande des utilisateurs de l'espace aérien.

2.1.3 Alors que les ANSP et les exploitants d'aéroports devraient s'efforcer d'accroître et d'optimiser la capacité de leur espace aérien et de leurs aéroports afin de répondre à la demande et à la croissance du trafic ; des flots de trafic, des situations de sécurité, des zones de conflits militaires, des déviations et des contraintes de capacité ont entraîné des déséquilibres dans la gestion du trafic aérien et, partant, la nécessité de la feuille de route de l'ATFM.

2.1.4 La performance de l'ATFM dépend de l'évolution de plusieurs domaines techniques et organisationnels, à savoir :

- Facilitateurs Humains
- Facilitateurs techniques
- Facilitateurs institutionnels
- Facilitateurs de procédure
- Participation de la communauté ATM
- Prise de décision collaborative : Intégration du CDM dans le concept de fonctions ATFM, situation actuelle et meilleures pratiques;

## **2.2 FEUILLE DE ROUTE DE L’AFTM DE MOMBASA.**

2.2.1 La feuille de route est établie pour intégrer les systèmes ATFM régionaux conformément à la résolution de la conférence africaine de CANSO, à la résolution de Mombasa et au projet 7 de l'AAO / SG 2 concernant les Aéroports.

2.2.2 La feuille de route fournit des indications sur la manière dont les parties prenantes régionales collaboreront à travers la CDM et l’ACDM pour optimiser le flux de trafic et assurer la participation de toutes les parties prenantes africaines.

2.2.3 Afin de soutenir la mise en œuvre réussie de la feuille de route ATFM, les parties prenantes doivent coordonner et collaborer sur les questions de :

- De Formation,
- d’organisation opérationnelle,
- de partage de l'information, et
- S'assurer que les accords sont en place

2.2.4 La mise en œuvre réussie de la feuille de route ATFM AFI de Mombasa nécessite de suivre des étapes séquentielles afin d’établir une structure AFTM de l’initiation à l’analyse de révision post-implémentation, impliquant toutes les parties prenantes.

2.2.5 En utilisant une approche de projet, il est recommandé de décomposer un programme en actions suivantes avec des tâches :

- Détermination de la demande et de la capacité
- Préparations des ATFM régionales
- Système ATFM régional initial.

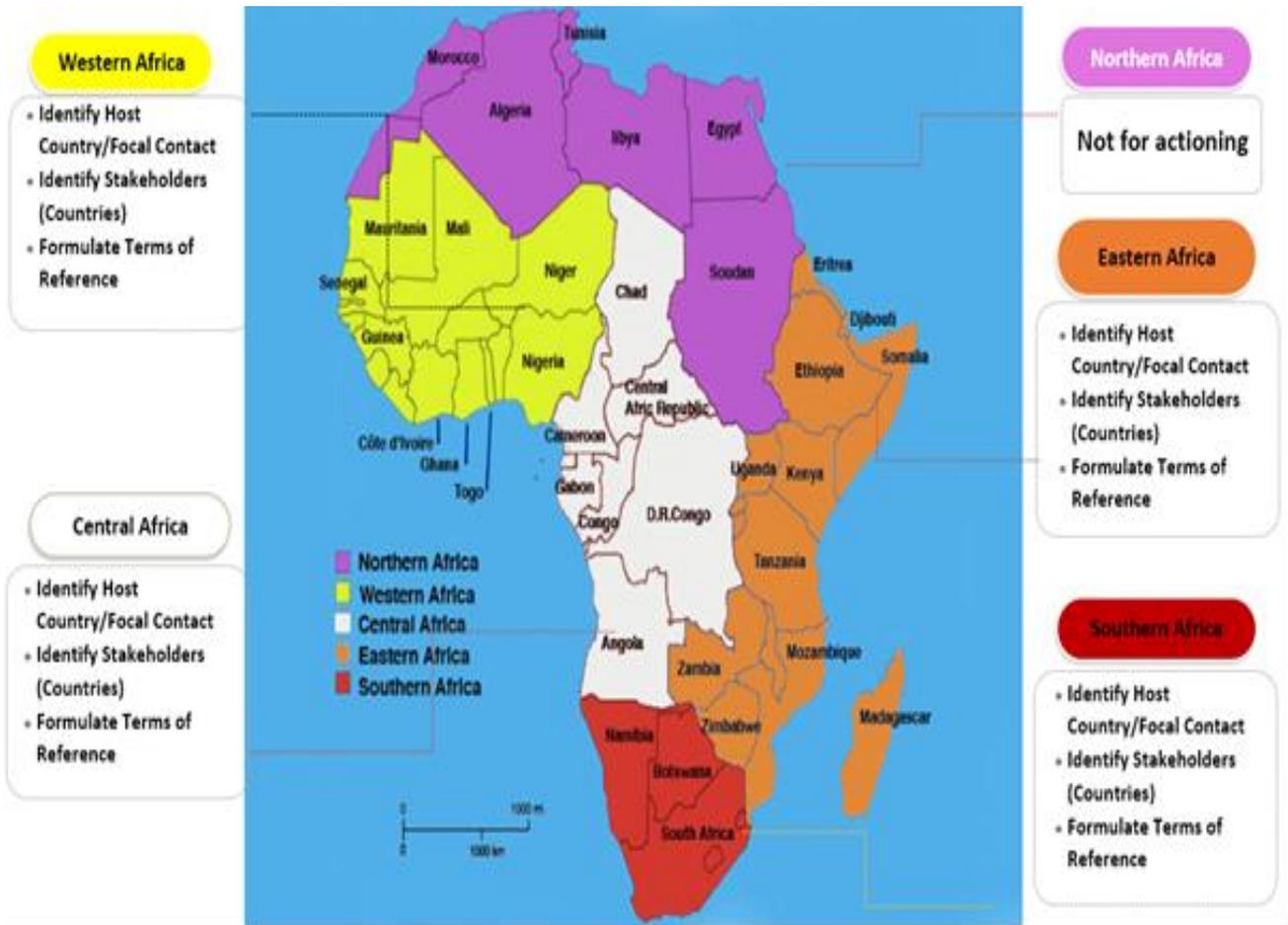
## **2.3 ÉTABLISSEMENT DE SECTEURS ATFM RÉGIONAUX.**

2.3.1 L’objectif est d’établir quatre (04) blocs d’espace aérien définis en fonction de la proximité géographique des pays et des flux de trafic AFI, de l’infrastructure CNS-ATM existante et des zones de routage en concertation avec la région AFI de l’OACI.

2.3.2 Il est proposé d’organiser les États AFI dans les quatre (04) blocs d’espace aérien suivants (secteurs) :

- Afrique australe (région SADC)
- Afrique de l'est
- Afrique centrale
- Afrique occidentale comme illustré sur la carte ci-dessous.

2.3.3 L'image ci-dessous illustre le bloc d'espace aérien proposé, tel que mentionné au paragraphe 2.3.2 ci-dessus.



## 2.4 AVANTAGES

2.4.1 Les avantages attendus de la mise en œuvre de l'ATFM comprennent :

- Réduction des retards au sol et en route
- Maximisation de la capacité et optimisation du flux de trafic aérien.
- Renforcement de la sécurité opérationnelle
- Amélioration de l'efficacité opérationnelle
- Fournir un choix éclairé entre le retard au départ, le réacheminement et / ou la sélection du niveau de vol.
- Réduire le réacheminement en vol non prévu ; Aider les unités ATS à planifier et à gérer leur charge de travail compte tenu des prévisions d'augmentation des flux de trafic dans la région.
- Fournir une meilleure plateforme de coordination en cas de contraintes liées à la gestion du trafic aérien ;

## 3 SUITE A DONNER PAR LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Entériner la feuille de route l'ATFM AFI de Mombasa en tant que l'un des piliers du concept d'opérations homogènes.
- b) S'engager au calendrier de mise en œuvre de l'ATFM AFI de Mombasa. (Annexe 1)