



APIRG/13 - IP/15

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**GROUPE REGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE
TREIZIEME REUNION (APIRG/13)
(Sal, Cape Vert, 25-29 juin 2001)**

Point 4.3 de l'ordre du jour : Gestion du trafic aérien

Noms-indicatifs codés de 5 lettres

(Note présentée par IFALPA)

1. Introduction

- 1.1 Déjà en mai 1997, au cours de la réunion régionale AFI/RAN/7 à Abuja, l'IFALPA proposait l'attribution d'un système de noms-indicatifs codés à 5 lettres à toutes les intersections de routes aériennes. Ceci pour permettre aux contrôleurs et pilotes d'identifier les points de conflit potentiel et d'être en mesure de déterminer l'heure de passage de ces points. Cette façon de procéder est essentielle dans un environnement non radar et même lorsque des communications (VHF) pilote- contrôleur ne sont pas disponibles.

La réunion AFI /RAN/7 a consigné ce qui suit à la page 5-7, paragraphe 5.8.2 et je cite: " La réunion souligne la nécessité d'assigner des noms-indicatifs codés à cinq lettres à tous les points d'intersection de routes ATS à l'intérieur de la Région AFI. Les Bureaux régionaux de l'OACI intéressés aideront à mettre ces points en évidence et à attribuer des noms-indicatifs codés à cinq lettres qui faciliteront leur identification."

2. Suite donnée

- 2.1 En mai 1998, IFALPA, à titre d'information, avait saisi M. M. Heijl, alors Directeur adjoint du Bureau de la Navigation aérienne à l'OACI Montréal, pour lui faire part de cette proposition. Il y a eu accusé de réception par une lettre adressée aux Représentants de l'OACI à Dakar et Nairobi par M. J. Howell, Secrétaire à la Commission Navigation aérienne à l'OACI Montréal. Cette lettre du 10 août 1998 apportait un soutien total à la requête de l'IFALPA et demandait que des dispositions soient prises pour l'assignation des noms-indicatifs codés à cinq lettres aux intersections identifiées dans la pièce jointe et d'être tenue informé de l'évolution de la question.

3. Action subséquente

- 3.1 La proposition de l'IFALPA, présentée, pour toutes les FIR AFI, comme une étude en profondeur en ce qui concerne les points d'intersection n'ayant pas jusque là des noms-indicatifs codés à cinq lettres, a été soumise à la 5ème réunion du Sous-groupe ATS/AIS/SAR tenue à Nairobi du 5 au 9 octobre 1998.
- 3.2 Cette réunion, dans son rapport à la page 5, consigne le sujet dans son projet de Conclusion 5/4, qui dispose :
Projet de conclusion 5/4 - Noms-indicatifs codés à cinq lettres pour les intersections des routes aériennes.
Il est conclu que les Etats, en consultation avec le Bureau régional de l'OACI, s'assurent que les noms-indicatifs codés à cinq lettres sont assignés à toutes les intersections des routes aériennes situées dans la Région AFI.

4. Douzième réunion d'APIRG

- 4.1 La 12ème réunion d'APIRG qui s'est tenue du 21 au 25 juin 1999 à Tunis, dans son rapport aux pages 4-10 et 4-11 sur l'examen du rapport de la réunion ATS/AIS/SAR, reconnaît, je cite: "Il est donc nécessaire de souligner à nouveau la nécessité pour les Etats de prendre des mesures urgentes pour s'attaquer aux problèmes d'absence de mise en oeuvre. Les principaux domaines de préoccupation sont les suivants:
- vi) Assignation de noms-indicatifs codés à cinq lettres aux intersections de routes ATS."
- 4.2 L'APIRG/12 n'a pas exprimé ce besoin dans une conclusion.
- 4.3 l'APIRG/12 a, cependant, décidé de la création d'un Groupe de travail sur la Gestion de l'espace aérien (ASM TF/1) dont l'IFALPA est devenu un membre.

5. Première réunion de l'Equipe de travail ASM

- 5.1 Cette première réunion a été convoquée à Nairobi du 5 au 7 avril 2000. L'IFALPA a soumis à nouveau sa proposition, en ayant recours aux cartes des routes aériennes de décembre 1999.
- 5.2 L'étude faite par l'IFALPA a été acceptée et communiquée à la sixième réunion du Sous-Groupe ATS/AIS/SAR.

6. Sixième réunion du Sous-groupe ATS/AIS/SAR

- 6.1 Cette réunion tenue à Dakar du 8 au 12 mai 2000 disposait dans son rapport d'un Appendice fourni détaillant les commentaires et l'accords survenu sur les nombreux

points contenus dans la proposition de l'IFALPA. En plus, dans son rapport, la sixième réunion du Sous-groupe ATS/AIS/SAR, reconnaît le lien entre plusieurs incidents airprox et le manque de noms-indicatifs codés à cinq lettres aux intersections de routes ATS (voir page 16).

7. Dernière occasion

7.1 La dernière occasion pour l'IFALPA de faire " entendre" sa préoccupation était lors de la réunion des Directeurs généraux à Nairobi les 23 et 24 janvier 2001. Dans la note de travail 21(WP/21) le problème des noms-indicatifs codés à cinq lettres a été l'un des points évoqués par l'IFALPA.

8. Les réalités actuelles

8.1 L'étude des cartes de routes aériennes publiées en 2001 nous révèle peu de changements par rapport à celles de 1997, tout au moins pas dans le contexte du thème dont il est question présentement. Des améliorations spécifiques sont notées dans les FIR que gère l'ASECNA, bien que quelques détails méritent encore notre attention. Dans une FIR particulière, on a en effet donné un statut de point de report non obligatoire à des points identifiés mais sont identifiés comme des coordonnées géographiques plutôt qu'un nom-indicatif codé à cinq lettres. Dans la grande majorité des FIR cependant, il n'y a pas de changement de quelque nature que ce soit.

9. Conclusion

9.1 Il pourrait apparaître que donner un nom à un point d'intersection de routes identifié qui, pour le moment, n'a pas reçu de nom et où il est entendu que c'est une mesure utile pour accroître la sécurité, et que cette mesure recevra l'attention des administrations/autorités compétentes. Il pourrait aussi apparaître que cela est plus ou moins un acte administratif, pouvant être accompli un beau matin ou un après-midi. l'IFALPA est peut-être naïve en le présentant.