



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

QUINZIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE (APIRG/15)

(Nairobi, Kenya, 26 – 30 septembre 2005)

Point de l'ordre du jour 4.3: Examen des faits nouveaux significatifs dans le domaine de la navigation aérienne

Examen des routes de circulation aérienne

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La présente note propose d'établir, dans la Région AFI, un projet financé à l'échelle internationale qui consiste à examiner et à rationaliser les structures de routes ATS prévues dans le plan AFI de navigation aérienne ainsi qu'à déterminer toutes les autres possibilités de réduire les temps de vol pour les usagers, ce qui se traduirait par des avantages financiers et environnementaux directs. Elle appelle aussi à la mise en œuvre de toutes les routes aériennes et de tous les besoins ATM qui sont indiqués dans les plans de navigation aérienne et qui contribueraient à accroître l'efficacité du système.

La suite à donner par l'APIRG figure au § 3.

1. INTRODUCTION

1.1 Le prix du carburant entraîne une augmentation des coûts au moment même où les activités reviennent à la normale après les événements récents qui ont eu d'énormes répercussions sur l'aviation civile internationale. On s'attend à ce que les compagnies aériennes qui exploitent des vols internationaux aient à payer 8 milliards \$US de plus pour le carburant par rapport à 2003. Les compagnies aériennes tentent désespérément de réduire les coûts de main-d'œuvre et de carburant, ainsi que les autres frais lourds, afin d'assurer leur viabilité.

1.2 L'une des mesures que l'OACI est en train d'appliquer consiste à continuer de veiller à ce que les routes entre les points de départ et de destination soient les plus économiques. Cependant, en raison d'exigences souvent incompatibles des nombreux usagers de l'espace aérien et de considérations ayant trait à la politique, à l'environnement et à la sécurité, il est souvent impossible d'emprunter la route la plus souhaitable, ce qui accroît les coûts de carburant et d'entretien que supportent les exploitants.

1.3 Les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) institués par le Conseil sont chargés de veiller à l'élaboration continue et à la cohésion des plans régionaux de navigation aérienne, dont ils encouragent et surveillent la mise en œuvre. Les PIRG se sont acquittés de ces tâches avec succès. À ce jour, les efforts des PIRG ont donné lieu à des gains substantiels à la fois pour les fournisseurs de services de la circulation aérienne (ATS) et pour les usagers.

2. ANALYSE

2.1 L'introduction d'un nouveau réseau de routes reliant l'Asie du Sud et du Sud-Est, le Moyen-Orient et l'Europe (EMARSSH), qui s'est traduite par d'importants avantages quantifiables grâce au leadership exercé par l'OACI, est un excellent exemple de restructuration des routes aériennes et du rôle joué par les bureaux régionaux et les PIRG de l'OACI. Les temps de vol entre l'Europe et l'Australasie ont été réduits en moyenne de 30 minutes, ce qui a entraîné des économies annuelles de carburant de l'ordre de 1 %, soit 22,4 millions de kilos, et une réduction de 55 millions \$US des coûts supportés par les compagnies aériennes. Cette initiative a également eu un effet bénéfique sur l'environnement.

2.2 Le rapport de la réunion APIRG/14 indique clairement que plusieurs routes prévues dans le plan de navigation aérienne Afrique-océan Indien (AFI) n'ont pas été pleinement mises en œuvre ou alignées, ou qu'elles sont fragmentées. Les usagers se voient ainsi contraints d'emprunter des trajets qui n'offrent pas un niveau optimal de rendement économique et opérationnel, ce qu'ils peuvent difficilement se permettre.

2.3 Pour veiller à une utilisation optimale des ressources des usagers, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, en coordination avec les usagers, devront examiner les routes ATS plus fréquemment, en tenant compte des nouvelles technologies, dans le but de satisfaire les exigences des usagers et de créer des économies additionnelles. En parallèle, les changements proposés devraient faire l'objet d'une coordination à l'échelle régionale avant d'être présentés à l'OACI pour examen aux échelons supérieurs.

2.4 Si les PIRG notent un manque de volonté politique pour la mise en œuvre ou la modification de certaines routes, ils devraient porter la question à l'attention du Conseil de l'OACI afin qu'il prenne des mesures sur-le-champ. Rappelons que l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale dispose que les États contractants doivent s'engager à prêter leur concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs au personnel aéronautique, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

2.5 Dans le contexte économique actuel, toute réduction du temps de vol pouvant être obtenue grâce à une optimisation des structures de routes et des services ATS revêt une importance capitale pour assurer la viabilité financière de certaines routes. Dans cette optique, l'Assemblée de l'OACI, à sa 35^e session, a donné au Conseil l'instruction de charger, en priorité, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre de déterminer les économies additionnelles pouvant être réalisées au moyen de la rationalisation des structures des routes de aériennes.

2.6 Vu l'importance et la complexité de la tâche, il est proposé que l'OACI, avec la coopération de bailleurs de fonds, établisse un projet visant à poursuivre les réalisations accomplies par la région dans la planification de la concrétisation des objectifs ATM figurant dans la *Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM* (Doc 9750). Ce projet devrait aussi envisager une

transition au processus de planification et de mise en œuvre dynamique prévu par le second amendement du plan mondial, qui est en cours d'élaboration.

2.7 On s'attend que le projet de l'OACI comprenne des initiatives à court, à moyen et à long terme, l'accent étant mis sur la concrétisation d'avantages immédiats et sur la réalisation de ce qu'il est possible de faire dans un délai raisonnable. Dès le début, l'attention sera donc concentrée sur une structure de routes ATS améliorée comprenant des routes de navigation de surface (RNAV), des routes parallèles là où elles sont nécessaires et le raccordement des paires de villes principales, ainsi que sur la planification de la mise en œuvre des installations et services d'appui nécessaires.

2.8 De plus, et dans le cadre d'un effort parallèle, le projet devra porter sur la mise en place d'une infrastructure correspondante de services de navigation aérienne destinée à appuyer le réseau de routes modernisé, qui contribuera à faire en sorte que les usagers du système puissent bénéficier rapidement des avantages escomptés de la nouvelle structure de routes. Cette approche globale, concernant à la fois l'infrastructure routière et des services de navigation aérienne correspondants, devrait aider à obtenir le financement nécessaire pour le projet envisagé.

2.9 Une fois les tâches ci-dessus terminées, l'APIRG pourra examiner les résultats, ou un accord régional pourra être établi à la prochaine réunion régionale de navigation aérienne (RAN) AFI proposée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) dans la note APIRG/15-WP/26.

3. SUITE À DONNER PAR L'APIRG

3.1 La réunion est invitée à approuver le projet de recommandation suivant :

Recommandation 15/X — Amélioration de la gestion du trafic aérien et de la structure des routes aériennes

Il est recommandé que l'OACI :

- a) élabore un document de planification complet pour les améliorations d'ensemble de l'ATM et de la structure des routes aériennes dans la Région Afrique-océan Indien ;
- b) utilise ce document comme base pour obtenir des fonds des organisations donatrices.