



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

QUINZIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFI DE
PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/15)

(Nairobi, Kenya, 26 – 30 septembre 2005)

Point 6 : Examen des faits nouveaux significatifs dans le domaine de la navigation aérienne

**NÉCESSITÉ D'UNE RÉUNION RÉGIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE
DANS LA RÉGION AFRIQUE – OCÉAN INDIEN**

[Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)]

SOMMAIRE

La dernière Réunion régionale de navigation aérienne AFI (RAN) s'est tenue en 1997. Les huit années qui se sont écoulées depuis semblent une bien longue période, compte tenu de l'évolution rapide de la technologie et des changements profonds qui ont transformé le climat politique, économique et social du monde entier. La présente note met en évidence divers facteurs qui montrent qu'il y a lieu de convoquer une autre réunion RAN en Afrique afin d'optimiser l'efficacité de la planification de la navigation aérienne de la prochaine décennie dans la Région AFI, et demande à l'OACI de prendre à l'avance les dispositions nécessaires pour ce qui est de la planification.

La note propose aussi que la réunion soit financée en partie par le biais d'activités génératrices de recettes, telles qu'une exposition qui donnerait à l'industrie l'occasion de rencontrer les autorités de haut niveau de tous les États de la Région AFI.

La suite à donner par l'APIRG figure à la section 5.

RÉFÉRENCES

- | | |
|--|--|
| Doc 8144, <i>Instructions et Règlement intérieur pour les réunions régionales de navigation aérienne*</i> | Doc 9298 <i>Rapport de la sixième Réunion régionale de navigation aérienne Afrique – océan Indien (1979)</i> |
| Doc 9702, <i>Rapport de la septième Réunion régionale de navigation aérienne Afrique – océan Indien (1997)</i> | |

* Références principales

1. INTRODUCTION

1.1 L'objectif d'une réunion RAN est de préparer ou d'amender un plan de navigation aérienne qui mènera à un système intégré de navigation aérienne civile internationale pour la région concernée, et qui devrait convenir pour au moins cinq ans. C'est le Conseil de l'OACI qui prend la décision de convoquer une réunion RAN, sur la base de propositions de la Commission de navigation aérienne, qui établit aussi l'ordre du jour de la réunion.

1.2 À cet effet, la Commission examine les rapports des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et recommande au Conseil de les adopter. Il incombe donc au Groupe régional Afrique – océan Indien de planification et de mise en œuvre (APIRG) de déterminer s'il y a lieu de convoquer une réunion régionale de navigation aérienne et d'en informer la Commission, le cas échéant.

2. HISTORIQUE DES RÉUNIONS RÉGIONALES DE NAVIGATION AÉRIENNE (RAN) DANS LA RÉGION AFI

2.1 Le tableau qui suit montre que la première réunion RAN s'est tenue en 1949 et la dernière en date, en 1997, l'intervalle moyen entre les réunions étant d'environ six ans. Jusqu'à présent, les réunions ont mis au point un plan régional comportant des dates de mise en œuvre et tenant compte des renseignements reçus des États.

2.2 Les huit années qui se sont écoulées depuis 1997 semblent une bien longue période, compte tenu de l'évolution rapide de la technologie et des changements profonds qui ont transformé le climat politique, économique et social du monde entier. La Région Afrique – océan Indien est au carrefour de trois continents — l'Amérique, l'Asie et l'Europe — et elle entretient une interface étroite de navigation aérienne avec la Région Moyen-Orient (MID).

2.3 L'harmonisation dans les zones régionales d'interface est une tâche importante visant à permettre une transition fluide des courants de trafic aérien entre des zones dont les conditions de circulation et d'environnement diffèrent grandement. Les interfaces, tant au sein de la Région AFI proprement dite qu'avec les zones adjacentes, nécessitent toute l'attention des États.

2.4 La dernière réunion RAN en date était la troisième Réunion régionale de navigation aérienne Caraïbes/Amérique du Sud (CAR/SAM/3) qui s'est tenue à Buenos Aires du 5 au 15 octobre 1999. Elle a conclu le dernier cycle de réunions RAN.

<i>N°</i>	<i>Réunion régionale de navigation aérienne</i>	<i>Lieu</i>	<i>Date</i>
1	AFI/1	Londres	22 mars – 12 avril 1949
2	AFI/2	Santa Cruz de Tenerife	17 novembre – 12 décembre 1953
3	AFI/3	Rome	26 janvier – 19 février 1960
4	LIM AFI (ATS/COM)	Le Caire	1 ^{er} mai – 9 mai 1962
5	AFI/4	Rome	23 novembre – 18 décembre 1964
6	AFI/5	Rome	10 janvier – 2 février 1973
7	AFI/6	Arusha	20 novembre – 12 décembre 1979
8	LIM AFI (COM/MET/RAC)	Lomé	12 – 27 avril 1988
9	AFI/7	Abuja (Nigéria)	12 – 23 mai 1997

3. NÉCESSITÉ D'UNE RÉUNION RAN

3.1 Il est important de noter que les recommandations et conclusions de la septième Réunion AFI RAN (AFI/7), fondées sur la dixième Conférence de navigation aérienne, ont servi de pierre angulaire à la planification régionale AFI depuis 1997. Certains changements ont cependant été apportés depuis à notre manière de planifier et ils devraient être pris en compte dans le cycle de planification régionale pour les cinq prochaines années, ce qui nécessitera une entente à l'échelle de la région.

3.2 La onzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/11), la 35^e session de l'Assemblée de l'OACI (A35) et le Conseil de l'OACI ont aussi fourni des instructions de mise en œuvre particulière et ont approuvé divers processus qui contribueront à améliorer la planification régionale. À titre d'exemple, les points suivants nécessiteront une entente au niveau régional :

- a) l'Exposé des besoins fondamentaux de l'exploitation et des critères de planification figurant dans le *Plan de navigation aérienne — Région Afrique – océan Indien* (Doc 7474) est dépassé et des ajouts à l'Énoncé pourraient être adoptés pour satisfaire aux conditions d'exploitation propres à la Région AFI ;
- b) le concept d'ATM doit figurer dans le Plan de navigation aérienne AFI ;
- c) l'établissement d'organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité, comme en a décidé l'Assemblée (Résolution A35-7), afin de remédier aux carences régionales ;
- d) la mise en place d'une stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité, comme en a décidé la 35^e Assemblée, et d'un système efficace de suivi de la mise en œuvre de la stratégie ;
- e) la mise en œuvre d'un système perfectionné de guidage et de contrôle de la circulation de surface (A-SMGCS) ;
- f) un plan pour uniformiser la mesure des performances des services de navigation aérienne dans la région ;
- g) les incidences des nouvelles technologies CNS dans les pays en développement, où les États doivent coordonner et mettre en œuvre des solutions basées sur les principes approuvés par AN-Conf/11 et envisager des efforts régionaux de coopération avec d'autres États pour la prestation de services de la circulation aérienne ;
- h) la création d'un mécanisme régional d'échange et de coordination de renseignements sur la sûreté de l'aviation pour renforcer la coopération entre les États AFI dans le domaine de la sûreté de l'aviation ;
- i) la mise en œuvre élargie des opérations d'approche avec guidage vertical (APV) dans toute la Région AFI, en particulier dans les zones où les infrastructures au sol sont limitées ;
- j) la mise en œuvre de l'ADS-B afin d'apporter des avantages importants des points de vue de la sécurité et de la capacité, en particulier aux niveaux élevés ;
- k) un plan harmonisé d'intervention d'urgence graduelle en prévision de cas futurs de SRAS ou d'autres maladies transmissibles similaires ;

- l) le Plan mondial et ses liens avec le Plan régional de navigation aérienne AFI ;
- m) les activités de coopération technique dans la Région AFI, telles que les activités du projet COSCAP visant à éliminer les carences ;
- n) le développement de la coopération régionale et sous-régionale pour renforcer davantage les capacités de supervision de la sécurité ;
- o) la nécessité d'examiner et de rationaliser le réseau des routes aériennes dans la Région AFI. Il s'agit d'une question prioritaire qui nécessitera une entente au niveau régional ;
- p) la zone d'applicabilité des *Procédures complémentaires régionales* (Doc 7030) ;
- q) les questions régionales concernant la surveillance du RVSM, avant la mise en œuvre de ce dernier dans la région.

La réunion RAN proposée permettra non seulement aux États de s'entendre à l'échelle régionale sur les sujets précités, mais elle pourrait aussi être un lieu où les utilisateurs et les fournisseurs étudieront et résoudre des questions d'intérêt commun.

3.3 L'APIRG a tenu à jour avec succès le *Plan de navigation aérienne — Région Afrique – océan Indien* (Doc 7474) depuis la réunion AFI/7, avec une participation limitée des États de la région. L'heure est venue de consulter tous les États contractants qui s'intéressent au mécanisme de planification dans la Région AFI afin d'optimiser l'efficacité pour la prochaine décennie.

3.4 L'expérience montre qu'il s'écoule environ deux ans entre le moment où il s'avère nécessaire de convoquer une réunion régionale de navigation aérienne et sa tenue proprement dite. D'autres sujets pourront être ajoutés à la liste des points à débattre, à mesure qu'ils atteindront un degré de maturité suffisant. Il est donc essentiel de commencer la planification bien à l'avance pour que la réunion soit un succès.

3.5 Pour réduire les dépenses, tant pour l'OACI que pour les États, il est proposé d'annuler la réunion de l'APIRG qui devrait normalement se tenir dans 18 mois. Les fonds qui y seraient normalement consacrés pourraient être utilisés pour absorber les coûts de la réunion RAN proposée. Pour réduire davantage les coûts, la réunion RAN pourrait être financée en partie par le biais d'activités génératrices de recettes qui se tiendraient dans le cadre de la réunion, telles qu'une exposition qui donnerait à l'industrie l'occasion de rencontrer les autorités de haut niveau de tous les États de la Région AFI.

4. **PROJET DE CONCLUSION 15/XX**

Il est recommandé que l'OACI envisage de convoquer la huitième Réunion régionale de navigation aérienne Afrique – océan Indien (AFI/8) pour planifier la mise à disposition des infrastructures régionales de navigation aérienne pour les cinq années qui suivront la tenue de la réunion RAN.

5. **SUITE À DONNER PAR L'APIRG/15**

La réunion est invitée à recommander que la Commission de navigation aérienne propose au Conseil de convoquer la prochaine réunion AFI RAN, comme l'indique la section 4.