



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)

Agenda Item 4: Questions de navigation aérienne et à la sûreté de l'aviation (AVSEC)

4.3: Gestion du Trafic Aérien (ATS, AIS & SAR)

RESEAU DE ROUTES ATS

(Note présentée par l'ASECNA)

SOMMAIRE

Cette note propose une réflexion sur le réseau actuel de routes ATS dans la zone AFI. Vu l'avènement des nouveaux moyens CNS, le nombre élevé de croisement de routes, la complexité du réseau de route et la demande pressante des usagers d'avoir des routes plus directes pour réduire leur consommation en route conduisent l'ASECNA à proposer à la région la possibilité de créer un mécanisme de révision du réseau de route de la région AFI.

0. - INTRODUCTION

Une analyse du réseau actuel et prévu dans notre région fait ressortir un nombre élevé de routes et de croisements dans toutes les directions.

Cet état de fait a pour conséquence, au niveau de la gestion du trafic, une multiplication des risques de conflit du fait de la non séparation géographique d'un grand nombre de routes et de points d'intersection. Si cette situation est satisfaisante pour les opérations ponctuelles, elle pourra s'avérer inadaptée à une gestion efficace et sûre d'un volume de trafic plus dense que celui que nous connaissons aujourd'hui.

1. REFLEXION SUR LE RESEAU DE ROUTES ATS ACTUEL DE LA REGION

1.1. Mise en œuvre du réseau :

1.1.1 Les modifications à apporter à la structure des régions de contrôle à l'intérieur d'une FIR n'exigent pas systématiquement de coordinations préalables inter-Etats, contrairement à la mise en œuvre de routes ATS régionales.

1.1.2 En effet, un des problèmes majeurs rencontrés aujourd'hui dans la mise en œuvre des routes se situe au niveau de la coordination préalable nécessaire entre les autorités concernées. La mise en œuvre sectorielle des tronçons de route peut s'avérer totalement inefficace sur le plan opérationnel dans la mesure où l'itinéraire planifié ne sera pas disponible sur toute sa longueur. En outre, l'absence de coordination à ce niveau peut être à l'origine de problèmes d'alignement des routes, les méthodes de calcul utilisées étant souvent différentes d'une administration à l'autre.

1.2. Structure du réseau

1.2.1 Rappelons qu'un réseau de route ATS est établi dans le but d'assurer la sûreté, la régularité et l'efficacité du trafic aérien. Sa structure doit évoluer pour s'adapter aux besoins opérationnels. Sa conception exige de prendre en compte plusieurs aspects tels que :

- la sécurité des vols ;
- moyens de la navigation disponibles ;
- les besoins opérationnels des utilisateurs ;
- la densité du trafic ;
- la direction du flux majeur de trafic ;

1.2.2 L'option de conserver la tendance actuelle de la structure du réseau se traduira à terme par :

- une inadéquation entre la capacité de l'espace aérien et les besoins opérationnels des usagers ;
- une baisse du niveau de sécurité du fait de l'augmentation de la charge de travail des organes ATS qui devront gérer un plus grand nombre de conflits liés à la complexité du réseau.

1.2.3 Eu égard au taux de croissance estimé (5%) du trafic aérien mondial et dans le but d'un acheminement sûr et efficace, il nous semble opportun et urgent d'engager des réflexions sur une refonte du réseau pour l'adapter aux besoins opérationnels à court, moyen et long termes tout en tenant compte des capacités des organismes fournisseurs des services de la circulation aérienne. Il reste évident qu'une telle opération ne peut être réalisée efficacement que dans le cadre d'une étroite collaboration entre les compagnies aériennes et les fournisseurs de services de la circulation aérienne.

1.2.4 En ce qui concerne l'ASECNA, elle est disposée à prendre activement part aux études éventuelles devant être entreprises dans ce sens.

2. CONCLUSION :

2.1. De nos jours, force est de reconnaître que le réseau de route actuel qui a plus de 15 ans d'âge n'a évolué que par de nombreux ajouts de routes, quelques suppressions et modifications de tracés. La croissance prévue du trafic aérien, l'avènement des nouveaux systèmes CNS, l'expression des coordonnées des points dans le référentiel WGS84, les équipements modernes de bord, rendent nécessaire la refonte de ce réseau pour l'adapter au contexte et permettre une meilleure efficacité de la gestion du trafic aérien..

2.2. Les routes seront mises en oeuvre par regroupement selon le flux de trafics et la RNAV/RNP devra être généralisée. L'objectif à terme sera d'établir un réseau de routes parallèles pour permettre une meilleur gestion du trafic par le contrôleur et garantir aux usagers une accélération certaine du trafic et une économie d'exploitation.

3. SUITE A DONNER

3.1 La réunion est invitée à :

- ◆ prendre note des informations données ci-dessus
- ◆ refléter si nécessaire les préoccupations évoquées ci-dessus et adopter la décision suivante :

DECISION : RESTRUCTURATION DU RESEAU DE ROUTES ATS AFI :

LA REUNION DECIDE DE METTRE EN PLACE UNE EQUIPE DE TRAVAIL AU SEIN DU SOUS-GROUPE ATM QUI SERA CHARGEE DE « FAIRE UNE ANALYSE EXHAUSTIVE DU RESEAU DE ROUTES ATS ACTUEL AVEC LE FLUX DE TRAFIC ACHEMINE ET PROPOSER CONSEQUEMMENT UN RESEAU OPTIMAL INTEGRANT LES BESOINS OPERATIONNELS DES COMPAGNIES AERIENNES ET LES ASPECTS SECURITAIRES LIES AUX SERVICES RENDUS PAR LES ORGANISMES DE LA CIRCULATION AERIENNE. ».

— FIN —