



## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

### DIX-HUITIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE (APIRG/18) Kampala, Ouganda (27 – 30 mars 2012)

#### Point 3.2 de l'ordre du jour: Gestion du trafic aérien, Recherche et Sauvetage (ATM/SAR)

#### MISE EN ŒUVRE DE LA PBN DANS LA REGION AFI – EN ROUTE

*(Note présentée par IATA)*

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Afin de répondre à:

- La question de la lenteur dans la mise en œuvre des routes;
- Anciennes et nouvelles exigences révisées des routes des usagers de l'espace aérien;
- La mise en œuvre des routes discutées et convenues

Dans un esprit de collaboration dans la prise de décision (CDM), l'OACI, l'IATA et les parties prenantes se sont engagés à la mise en œuvre des routes préférées par les usagers.

#### RÉFÉRENCE(S):

- Routes approuvées aux réunions APIRG 15 et 16
- Plan navigation aérienne AFI
- Recommandations de la réunion spéciale AFI RAN tenue en novembre 2008 à Durban
- Rapport de la première réunion conjointe des équipes de travail de l'APIRG sur la mise en œuvre du Système mondial de navigation par satellite et de la navigation fondée sur les performances.
- Rapport sur PRND WG 1 & 2; Route Lab 2 & 3; iFLEX 1, 2 & 3

#### Objectif(s) stratégique(s) de l'OACI: A & C

### 1. INTRODUCTION

1.1. Afin de répondre à la question de la lenteur dans la mise en œuvre des routes ainsi que de revoir les anciennes et les nouvelles exigences de route des usagers de l'espace aérien, l'OACI, l'IATA et les parties prenantes, se sont, dans un esprit de collaboration dans la prise de décision, engagés dans un processus de mise en œuvre des exigences en route des usagers.

1.2. En avril 2010, la première réunion conjointe des équipes de travail de l'APIRG sur la mise en œuvre du Système mondial de navigation par satellite et de la navigation fondée sur

les performances a accepté qu'IATA héberge la première réunion du groupe de travail PRND. Le résultat de PRND/1 a été présenté au cours de la réunion de l'APIRG/17.

Par la suite, six autres réunions ont eu lieu:

- “RouteLab 2” a eu lieu en octobre 2010
- “RouteLab 3” a eu lieu en novembre 2010.
- Un atelier “iFLEX” a eu lieu en janvier 2011
- Un atelier “iFLEX” a eu lieu en février 2011
- Un atelier “iFLEX” a eu lieu en mars 2011
- PRND WG/2 a eu lieu en novembre 2011

## 2. DISCUSSION

### 2.1 *Mise en œuvre*

2.1.1 “RouteLab 2”: 18 routes convenues pour la mise en œuvre. Jusqu'à ce jour, 18 routes ont été mises en œuvre comme indiqué dans **l'annexe A**. Les économies annuelles potentielles sont de 1,9 millions de kg de CO2 pour deux compagnies aériennes basé sur un service quotidien à sens unique au dessus d'AORRA.

2.1.2 “RouteLab 3”: 8 routes convenues pour la mise en œuvre. Jusqu'à ce jour, 8 routes ont partiellement été mises en œuvre (tronçon AFI uniquement) comme indiqué dans **l'annexe B**. Les économies annuelles potentielles sont de 2,3 millions de kg de CO2 pour deux compagnies aériennes basé sur un service quotidien à sens unique au dessus de l'océan indien.

2.1.3 “L'atelier 1 iFLEX” a fourni plus de tronçons de passage au corridor EUR – SAM (UN741, UN866, UN873, et UN857) et a introduit plusieurs points d'entrée et de sortie vers et à partir de l'espace aérien AORRA, comme indiqué dans **l'annexe C**. Les économies annuelles potentielles sont de 2,150 millions de tonnes de CO2 pour une seule compagnie aérienne, basé sur deux service quotidien au dessus de l'océan Atlantique.

2.1.4 “L'atelier 2 iFLEX”: Dans AFI, 20 routes convenues pour la mise en œuvre, bien que certains tronçons de route exigent une coordination supplémentaire (FIR Entebbe, Nairobi, Addis-Abeba et FIR Khartoum). Jusqu'à ce jour, 25 routes/tronçons de route (les routes touchées par la zone "d'exclusion aérienne" FIR Tripoli seront mises en œuvre à une étape ultérieure) ont été mis en œuvre comme indiqué dans **l'annexe D**. Les économies potentielles sont à l'étude.

2.1.5 “L'atelier 3 iFLEX” Concernait l'évaluation de la sécurité et la publication de trajectoires et routes préférées par les usagers convenues pendant iFLEX WS1 et iFLEX WS2.

2.1.6 Grâce à d'autres initiatives, 1 tronçon de route supplémentaire a été mis en œuvre (UB533).

2.2 En plus des routes/tronçons de route présentée dans la Note de Travail sous le point 1.2 de l'ordre du jour: "mise à jour par l' IATA sur l'état de mise en œuvre des conclusions & décisions exceptionnelles des réunions précédentes de l'APIRG" tableau 1, ci-après se trouve le "Catalogue de Route<sup>1</sup>" des routes/tronçons de route en attente de mise en œuvre:

Tableau 1

N°	Indicatif de route	Tronçon de route	Pays	Commentaires
3.	UT151	OXILO-DCT-LAG	Nigéria	Route Lab 1
4.	UT263	LUKRO-KAN	Nigéria	Route Lab 1
5.	UT271	TLE-MPK	Nigéria	Route Lab 1
6.	UQ592	BIRNI-ODMAP	Nigéria	iFLEX 2
7.	UT127	TIKAR-MRW	Soudan	Route Lab 1
8.	UQ583	KITEK-KNA-KTM	Soudan	iFLEX 2
9.	UT419	ASKON-MLK-TIKAT-OHA(-GEREK-HDH)	Soudan Ethiopie Asmara	iFLEX 2
10.	UB535 <sup>2</sup>	JUB-SAGBU	Soudan	Route Lab 1
11.	UT129	ALEMU-GWZ	Ethiopie	Route Lab 1
12.	UQ579	TAREM-EKBUL-IKMIT-EWA	Ouganda Kenya Ethiopie	iFLEX 2
13.	UT261	BRN-DCT-ATMUL	Egypte	Route Lab 1; Attente d'autorisation militaire
14.	UQ597	DANAD-METSA	Egypte	iFLEX 2: En attente de solution à la zone "d'exclusion aérienne" en FIR Tripoli
15.	UQ598	DITAR-PASAM	Egypte Libye	iFLEX 2: En attente de solution à la zone "d'exclusion aérienne" en FIR Tripoli
16.	UQ599	KFR-ALSEP-KHG	Egypte Libye	iFLEX 2: En attente de solution à la zone "d'exclusion aérienne" en FIR Tripoli
17.	UQ595	KHG-KIRET	Egypte	iFLEX 2: En attente de solution à la zone "d'exclusion aérienne" en FIR Tripoli
18.	UQ594	LIGAT-KARUK-ORMOL	Egypte Libye	iFLEX 2: En attente de solution à la zone "d'exclusion aérienne" en FIR Tripoli
19.	UQ596	IPOBA-TWARG-TUKAM-IMRAD	Algérie Libye Egypte	iFLEX 2: En attente de solution à la zone "d'exclusion aérienne" en FIR Tripoli

<sup>1</sup> Tronçons de route/routes présentés au cours de PRND WG 1 & 2; Route Lab 2 & 3; iFLEX 1, 2 & 3

<sup>2</sup> Route ordinaire

20.	UQ853	DJA-TWARG	Algérie	iFLEX 2: En attente de solution à la zone "d'exclusion aérienne" en FIR Tripoli
21.	UQ594	LIGAT-KARUG	Libye	iFLEX 2: En attente de solution à la zone "d'exclusion aérienne" en FIR Tripoli
22.	UW325	SIPKI-GOVEL-MISRU-MENIT-FL	Tchad RCA RDC	Demandé en juillet 2011
23.	UB533 <sup>2</sup>	NV-DV-VPN	Mozambique	Demandé en juillet 2011

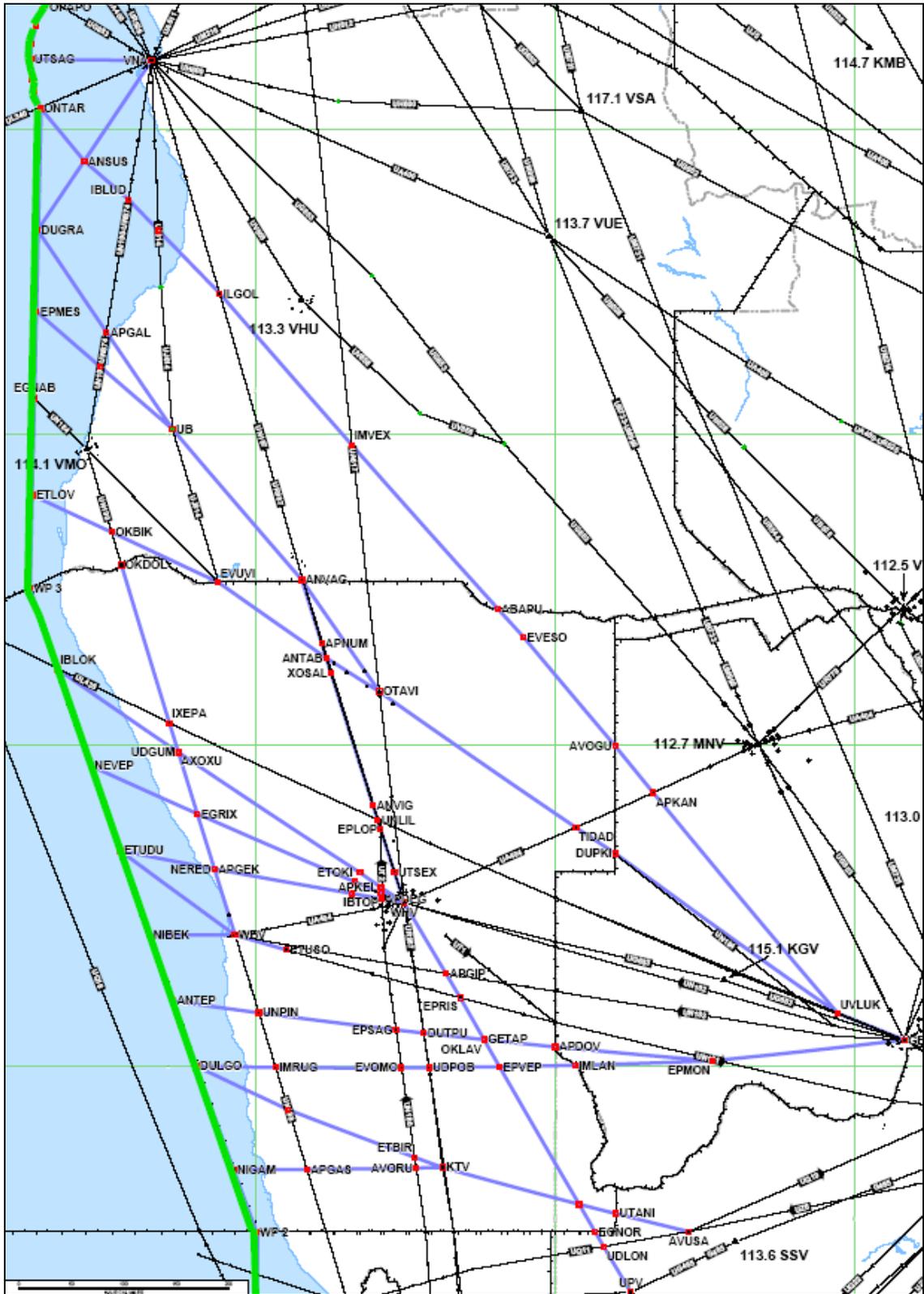
### 3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

#### 3.1 La réunion est invitée à:

- a) Demander aux États et aux fournisseurs de services de navigation aérienne de s'acheminer vers la mise en œuvre des routes demandées par les usagers comme indiqué dans le tableau 1 à la date AIRAC du 26 juillet 2012.
- b) Demander aux États et aux fournisseurs de services de navigation aérienne qui ne l'ont pas encore fait, de coordonner le changement des indicatifs temporaires conformément à la lettre du bureau régional (ESAF) de l'OACI datée du 30 novembre 2011 (Réf ES AN 1/10-1011, Proposition d'amendement du Plan de navigation aérienne OACI AFI, volume 1, ANP de base).
- c) Afin d'honorer l'engagement de l'OACI de réduire les émissions de CO2 de 2% par an, les États et les fournisseurs de services de navigation aérienne sont conviés à adopter un format de style "RouteLab" permettant une réponse en temps opportun aux besoins de l'industrie.

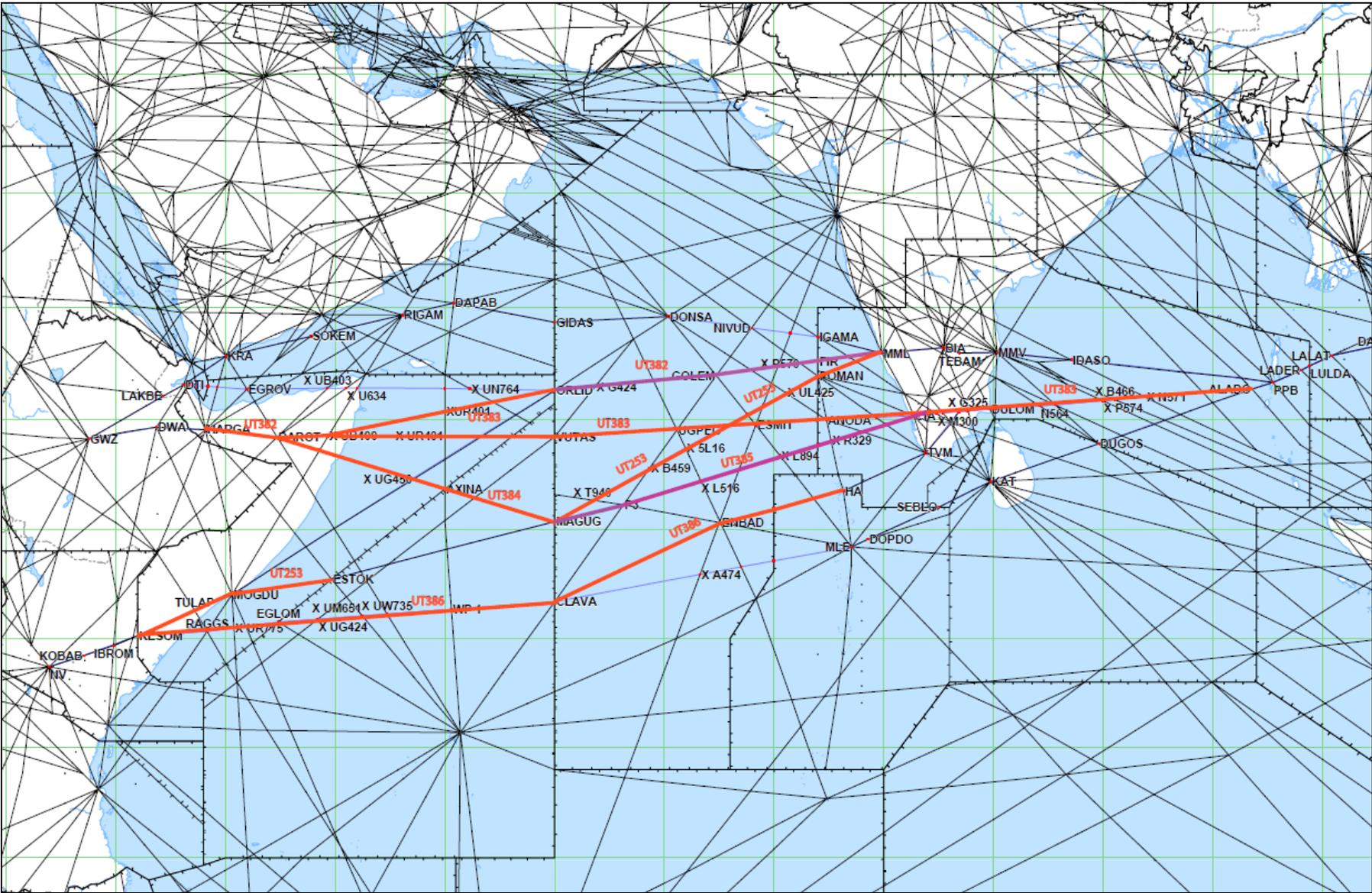
- FIN -

# Appendix A – “Route Lab 2”

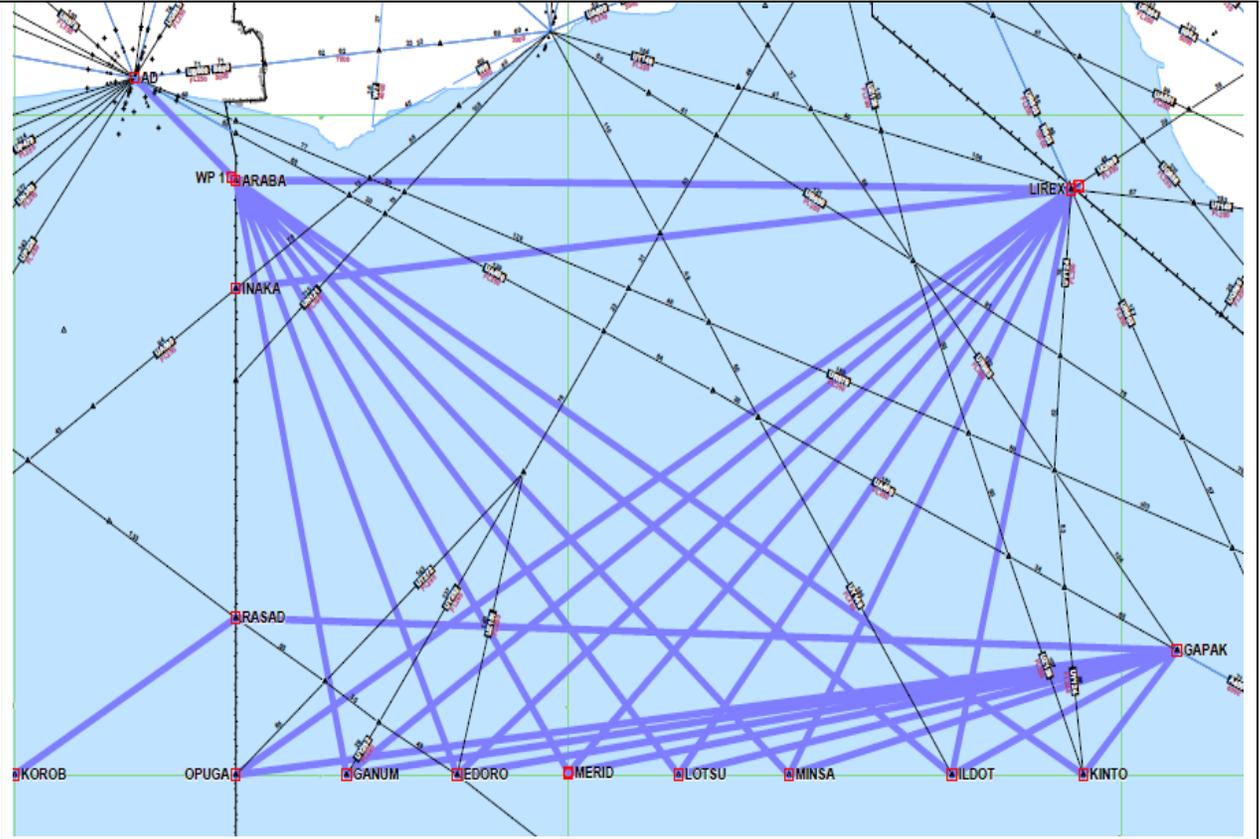


----- Blue lines indicate implemented route  
----- Green line indicate AORRA boundary

# Appendix B - "Route Lab 3"



# Appendix C – “iFLEX II”



----- Blue line indicate flexible trajectories

