



**Réunion sur le développement durable du transport aérien
en Afrique, Tana, 25-27 mars 2015**

**Discours de Monsieur Amadou Ousmane GUITTEYE,
Directeur Général de l'ASECNA**

Excellence Monsieur le Premier ministre de la République de Madagascar;

Monsieur le Ministre des Transports et du Tourisme de la République Malgache ;

Honorables Mesdames et Messieurs les ministres chargés de l'Aviation Civile;

Monsieur le Président du Conseil de l'OACI ;

Mesdames, Messieurs les Directeurs Généraux d'Aviation Civile, gestionnaires d'aéroports, exploitants d'aéronefs, de centres de formation et de maintenance;

Distingués invités ;

Mesdames et Messieurs ;

A l'entame de mon propos, je voudrais remercier les Autorités malgaches pour l'invitation faite à l'ASECNA et la parfaite organisation de cette importante réunion.

Le transport aérien africain, après ses heures de gloire durant les premières années des indépendances, a connu des fortunes très diverses et les velléités de recréer de grands ensembles ont abouti à une succession de pavillons nationaux d'envergure plus que modeste et aux lendemains incertains.

La vitalité du transport aérien reste intimement liée à :

- la sécurisation de la gestion de l'espace aérien - notre métier ;
- la mise à disposition des usagers d'infrastructures et équipements de technologie innovante et d'un personnel hautement qualifié et responsable ;
- la protection de la qualité de l'environnement socio – économique, politique et sanitaire ;
- la mise en œuvre effective et sans entrave protectionniste des décisions et fondamentaux de la Déclaration de Yamoussoukro ;
- la coordination et la cohérence des programmes de vol des compagnies aériennes pour une meilleure connectivité;
- la réduction des coûts de toutes natures et particulièrement, ceux liés à la consommation d'énergie qui reste depuis quelques années, une préoccupation mondialement partagée dont la raréfaction des sources traditionnelles ainsi que les effets visibles des changements climatiques, ont entraîné une prise de conscience collective sur la nécessité de sauvegarder notre planète afin de transmettre aux générations futures, le patrimoine de l'humanité légué par nos ancêtres.

Institution au service du développement de ses dix – huit (18) Etats membres, l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), a très tôt opté pour une stratégie qui garantit d'une part, la sécurité de la navigation aérienne, mais aussi la prise en compte des impératifs de protection de l'environnement, d'autre part.

C'est pourquoi l'ASECNA s'est fortement engagée dans toutes les stratégies régionales et mondiales visant à réduire les émissions de CO² et les nuisances sonores.

Notre approche repose notamment sur la mise en œuvre des trajectoires de vol flexibles et des profils de vol efficaces basés sur le concept de navigation fondée sur les performances (PBN).

A ce titre, permettez-moi de citer très rapidement quelques initiatives prises par l'Agence:

- La mise en œuvre effective dans le couloir EUR-SAM, de routes aériennes flexibles à travers le programme AORRA (Atlantic Ocean Random Routing RNAV Area).

Ces routes offrent aux usagers des trajectoires qui favorisent l'optimisation du profil des vols en fonction du vent, permettant ainsi de faire des économies substantielles de carburant et de réduire l'émission de CO².

En outre, l'application depuis 2009 par l'ASECNA de la séparation verticale réduite (RVSM) en espace aérien continental, offre aux aéronefs la possibilité de choisir des niveaux de vols optimum.

Dans cette région de l'Océan indien, l'ASECNA, à travers la FIR Antananarivo, est pleinement associée à la mise en œuvre de deux initiatives dont l'objectif ultime est de réduire de façon sensible la consommation de carburant des aéronefs.

- Il s'agit du projet dénommé «In the Indian Ocean Random RNAV Aerea », en collaboration avec les FIR Beira, Johannesburg Oceanic, Mauritius et Melbourne.

- La seconde initiative concerne les actions en cours dans le cadre du programme INSPIRE (le partenariat stratégique pour la réduction des émissions de CO2 dans l'océan indien) piloté par le groupe régional de coordination ATS de l'océan indien et de la mer d'Arabie.

Mesdames et Messieurs,

En ce qui concerne les procédures de vol, l'ASECNA développe et met en œuvre des trajectoires normalisées de départ (SIDs) et d'arrivée (STARs) ainsi que les procédures d'approche RNAV (GNSS) basées sur les critères de la PBN sur tous les 32 aéroports principaux de ses pays membres.

Outre les avantages liés à la sécurité, la mise en œuvre des SIDs et STARs basées sur la PBN permet d'avoir des trajectoires plus optimales, comparativement à celles basées sur les procédures conventionnelles.

Pour l'approche et l'atterrissage, l'ASECNA expérimente depuis 2013, les opérations dites Continuous Descent Operation (CDO) et Continuous Climb Operation (CCO) sur les plates - formes aéroportuaires d'Abidjan et de Dakar.

Sur la base des économies de carburant réalisées par les compagnies aériennes, l'IATA a demandé que ces procédures soient élargies aux aéroports de Brazzaville et de Libreville.

Les opérations CDO/CCO ont montré de nombreux effets bénéfiques dont la réduction de la consommation de carburant pendant les phases d'arrivée par l'utilisation de l'énergie cinétique de l'avion, la réduction des nuisances sonores et des émissions de CO².

Toutes les initiatives ainsi présentées traduisent la forte implication de l'Agence dans la protection de l'environnement. Je précise du reste que cet engagement est formellement mentionné dans le Plan d'Orientations Stratégiques de l'ASECNA.

Le défi pour nous, reste l'évaluation scientifique de tous ces efforts afin de mesurer de façon systématique et chiffrée la contribution de l'ASECNA à la réduction de la consommation de carburant des aéronefs dans son espace aérien, sur la base des informations mises à notre disposition par l'OACI, à l'aide de l'outil IFSET.

Les résultats obtenus font ressortir des économies nettes pour les compagnies aériennes du fait de la réduction de la consommation de carburant estimée à environ 144 millions de kilogrammes entre 2005 et 2011, notamment en raison du raccourcissement de la longueur des segments, mais aussi de l'optimisation des niveaux de vol et de vitesse.

Les avantages en termes de protection de l'environnement se traduisent par une réduction de l'ordre de 455 millions de kg d'émission de CO² au cours de la même période 2005-2011.

Mesdames et Messieurs,

L'ASECNA s'est également engagée dans la préservation de l'environnement pour des raisons d'efficacité économique. En effet, pour un organisme dont la mission première est d'assurer la sécurité de la navigation aérienne, nous disposons de milliers d'équipements fonctionnant H24 à base d'électricité. La conséquence est le renchérissement des charges annuelles d'électricité de l'Agence, sans oublier les frais de carburant pour l'alimentation de 32 centrales thermiques de secours.

Pour assurer une meilleure maîtrise de sa consommation d'énergie, l'ASECNA pratique depuis deux (2) ans, la démarche dite de l'efficacité énergétique.

Dans ce cadre, l'Agence a signé un accord de partenariat avec l'Institut de la Francophonie pour le Développement Durable afin de bénéficier de son expertise. En quelques mois, avec l'appui des experts de l'IFDD, c'est toute notre vision en matière d'énergie qui s'est trouvée bouleversée.

Désormais, nous raisonnons efficacité énergétique dans nos comportements quotidiens mais également pour nos choix de solutions techniques, notamment en matière d'acquisition d'équipements et de systèmes de fourniture et de distribution de l'énergie, aussi bien pour les bâtiments techniques et administratifs que pour les équipements de navigation et les aides visuelles à la navigation aérienne.

Pour vous donner une idée de l'efficacité de cette démarche, il faut savoir que l'Agence a réduit sa facture énergétique globale de près de 16% en 2014 par rapport à 2013.

Pour ses projets futurs, l'Agence s'est résolument engagée dans la construction de bâtiments à faible consommation basée sur les standards en vigueur à travers la coopération avec UN-HABITAT. L'utilisation du solaire photovoltaïque et du solaire thermique est devenue une norme à l'ASECNA et la technologie utilisant les puits de lumière est également en prospection.

Il faut noter enfin la prise en compte du volet environnemental dans le système de management intégré (SMI) de l'Agence.

Toutes ces initiatives font de l'ASECNA une institution à l'avant-garde de la lutte pour la préservation de l'environnement, au bénéfice du transport aérien international et de la planète toute entière.

Je souhaite plein succès aux travaux de cette réunion.